FICTION HOUSE

لاہور

کل، آج اور کل

غافر شہزاد

لاهور ـــــ کل، آج اور کل

یکجا رہے ہیں صدیوں سے، دو نیم کر دیا
اس راستے نے شہر کو تقسیم کر دیا

لاہور ___ کل، آج اور کل

غافر شہزاد

بی آرچ، ایم آرچ، پی ایچ ڈی

فکشن ہاؤس

لاہور ○ کراچی ○ حیدرآباد

e-mail: fictionhouse2004@hotmail.com

پیشِ نظر کتاب ہمارے واٹس ایپ گروپ کے سکالرز کی طلب پہ سافٹ میں تبدیل کی گئی ہے۔ مصنفِ کتاب کے لیے نیک خواہشات کے ساتھ سافٹ بنانے والوں کے حق میں دعائے خیر کی استدعا ہے۔

زیرِ نظر کتاب فیس بک گروپ "کتب خانہ" میں بھی اپلوڈ کر دی گئی ہے۔
گروپ کا لنک ملاحظہ کیجیے :

https://www.facebook.com/groups/1144796425720955/?ref=share

جمیل احمد عدیل کے نام

نام کتاب : لاہور ___ کل، آج اور کل

مصنف : عافر شہزاد

اہتمام : ظہور احمد خاں

پبلشرز : فکشن ہاؤس لاہور

کمپوزنگ : فکشن کمپوزنگ اینڈ گرافکس، لاہور

پرنٹرز : شاہ پرنٹرز، لاہور

سرورق : ریاض ظہور

اشاعت : 2017ء

قیمت : -/500روپے

تقسیم کنندہ:

فکشن ہاؤس: بک سٹریٹ 68-مزنگ روڈ لاہور، فون: 042-36307550-1,37249218-37237430

فکشن ہاؤس: 52,53رابعہ سکوائر حیدر چوک حیدر آباد، فون: 022-2780608

فکشن ہاؤس: نوشین سنٹر، فرسٹ فلور دوکان نمبر 5 اردو بازار کراچی، فون: 021-32603056

لاہور ● کراچی ● حیدر آباد

e-mail: fictionhouse2004@hotmail.com

سڑکیں ہیں جو دریا کی روانی کی طرح ہیں
اور شہر کہ ٹھہرے ہوئے پانی کی طرح ہیں
گھر بدلیں تو کیوں دوست بدل لیتے ہیں اب لوگ
کیا رشتے بھی یاں نقلِ مکانی کی طرح ہیں

(غافر شہزاد)

فہرست

پیش لفظ

اس وقت عالمی اور مقامی دونوں سطحوں پر، اختیار اور طاقت کے مظہر کو سمجھنے کے لیے اور اس پر دسترس حاصل کرنے کے لیے بہت کام ہو رہا ہے۔ یہ مظہر اپنے اندر اتنی جہات لیے ہوئے ہے کہ جوں جوں مفکرین نے اس کو دریافت کرنے کی کوشش کی ہے، پیچیدگیاں سامنے آ رہی ہیں اور اس کا دائرہ پھیلتا جا رہا ہے۔ اختیار یا طاقت کی موجودگی کا احساس سب کو ہوتا ہے مگر یہ حتمی طور پر کہاں مقیم ہے؟ اس کے بارے میں اختلافات ہیں۔ طاقت و اختیار کا سورج اگر ایک جانب اپنی جھلک دکھا کر ڈوب جاتا ہے تو اگلے پل ایک دوسرے افق پر طلوع ہو جاتا ہے۔ انسانی آنکھ، ذہن، حسیات اور تجزیات دراصل اختیار اور طاقت کے حتمی منبع تک پہنچنے میں ناکام ہیں۔

اختیار اور قوت کے بارے میں قدیمی تصور جو کئی صدیوں تک مفکرین کے لیے قابلِ قبول رہا، وہ یہ تھا کہ اختیار اور قوت کا منبع دراصل اس کو استعمال کرنے والے ہیں۔ یہ تصور انسان کی ذہنی ترقی اور سمجھ و شعور کے ابتدائی زمانے کا ہے کہ جب وہ جنگلوں میں شکار کرتا تھا، دو بدو لڑائیاں لڑتا تھا اور اپنے مدِ مقابل کو زیر کر لیتا تھا۔ زندہ وہی رہتا تھا جو طاقت ور ہوتا تھا۔ جنگوں میں لاکھوں سپاہی ہوتے تھے مگر جنگ کا آغاز دونوں جانب کے طاقت ور سپہ سالاروں کے دو بدو مقابلے سے ہوتا تھا اور بڑی بڑی جنگوں کا فیصلہ ان جرنیلوں کی انفرادی فتح اور شکست پر بنیاد کرتا تھا۔ یہ تصور بادشاہت کے زمانے تک بھی جاری رہا۔ جس بادشاہ نے تخت پر بیٹھنا ہوتا تھا، وہ اس تخت کے باقی امیدواروں، خواہ اس کے بھائی یا والد ہی کیوں نہ ہوں، کو قتل کرتا تھا۔ اگر بہت مہربان ہوتا تو غالب آنے کے بعد انہیں قید میں ڈال دیتا۔ مگر تجربے نے انسان کو سکھایا کہ اگر اپنے مدِ مقابل کو زندہ چھوڑ دو تو وہ کسی نہ کسی مرحلے پر اپنے ساتھ اور لوگوں کو ملا کر طاقت پکڑ لیتا ہے اور اسی کے مدِ مقابل کھڑا ہو جاتا ہے۔ اس زمانے میں طاقت کا کوئی ایک منبع ہوتا تھا اور اگر اس منبع پر اختیار حاصل ہو جاتا تو اختیار حاصل کرنے میں کامیاب

ہونے والا شخص حکمران بن جاتا تھا اور اپنے سے کمزور لوگوں پر حکومت کرتا تھا۔ گویا طاقت کا حصول اپنے جیسے دیگر کمزور لوگوں کو اپنا تابع بنانے تک محدود ہو کر رہ گیا تھا۔

اس کے بعد ایک زمانہ گزرا کہ جب انسانی سوچ اس نتیجے پر پہنچی کہ اختیارات کا کوئی واحد منبع یا سرچشمہ نہیں ہوتا۔ اگر یہ سچ ہے تو پھر طاقت اور اختیارات کا حقیقی منبع کہاں ہے؟ اس سوال کے بہت سے جوابات مختلف مفکرین نے دیے ہیں۔ ایک بات یہ کہی گئی کہ طاقت اور اختیار کا سرچشمہ ہر جگہ موجود ہے، اس کا کوئی ایک مقام یا نقطہ نہیں ہے کہ جہاں پر انگلی رکھی جا سکے۔ جہاں جہاں ان اختیارات اور طاقت کے مظاہر کے آثار دکھائی دیتے ہیں، وہاں وہاں یہ موجود ہے۔ کہیں اس کے وجود کو دیکھا جا سکتا ہے، کہیں یہ غیر مرئی ہے اور کہیں اس کو محض محسوس کیا جا سکتا ہے۔ اس احساس نے اختیار اور طاقت کے مظہر کو انسان کے دائرہ اختیار سے نکال کر ایک بالاقوت کے حوالے کر دیا کہ جو ہر جگہ موجود تھی، مگر کسی ایک جگہ پر اس کے ہونے پر انگلی نہیں رکھی جا سکتی تھی۔

جن مفکرین نے قوت کے اس مظہر کو آسمانوں کے بجائے، زمین پر تلاش کرنے کی کوشش کی وہ اسے انسانوں کے باہمی تعلقات کے نیٹ ورک کے اندر تلاش کر پائے۔ انہوں نے انسانوں کے باہمی تعلقات کے تانے بانے میں اختیار اور طاقت کے مظہر کو تلاش کرنے کی کوشش کی۔ وہ طاقت اور اختیار کا سرچشمہ کسی ایک فرد کو قرار دینے پر تیار نہیں تھے۔ ان لوگوں نے انسانوں کی شکل میں اس زمین پر بہت سے خداؤں کے وجود تراشے، کوئی کم تر، کوئی بالاتر، مگر انہوں نے اختیار اور طاقت کو ان ہستیوں میں تقسیم کر دیا۔ انسان پرستی اور انسانی وجودوں کو پوجنے کا آغاز ہوا مگر اس کے پیچھے بنیادی محرک ایک ہی تھا۔ یہ سوال اپنی جگہ موجود رہا کہ زمین پر جو کچھ ہو رہا ہے، کس کے اختیار میں ہے؟ کون ہے جو یہ سب ہونے دیتا ہے؟ جو مظاہر انسان کے اختیار میں تھے، ان کو چھوڑ کر دوسرے تمام مظاہر پر خدا کا اختیار اور طاقت تسلیم کر لی گئی۔

انسانی زندگی کو سمجھنے کے اس طویل سفر میں کچھ مفکرین نے طاقت اور اختیار کے بارے میں کہا کہ یہ ایک الوہی صفت ہے جو کسی ایک جگہ مرتکز نہیں ہوتی اور یہ منتقل ہوتی رہتی ہے، مگر یہ جہاں جہاں بھی پائی جاتی ہے اس کا حاصل کل صفر ہوتا ہے۔ اور اس کل کے صفر ہونے کے باعث ہی زندگی کا نظام چل رہا ہے۔ جب بھی اس کل کے صفر ہونے میں عدم توازن ہوتا ہے، معاشرے میں تباہی یا انقلاب آتا ہے۔ ایک جگہ سے جب طاقت کا منبع دوسری جگہ منتقل ہوتا ہے، تو اس منتقلی کو روکنے کے لیے

مزاحمت ہوتی ہے۔ یہ مزاحمت ہی معاشرے میں کشمکش کا سبب بنتی ہے۔ جتنے بھی انقلاب آئے، ان کے پیچھے طاقت کے ایک فاعل سے دوسرے فاعل تک منتقلی کے عمل میں عدم توازن ہی تھا۔ اس کی اصل وجہ یہ رہی ہے کہ طاقتور عام طور پر طاقت کی منتقلی کے لیے آسانی سے تیار نہیں ہوتے۔

بادشاہت اور آمریت (کہ جب فردِ واحد ہی طاقت کا سرچشمہ تھا) کے بعد جب جمہوری تصور میں طاقت اور اختیار کو بہت سے لوگوں میں تقسیم کر دینے کا عمل شروع ہوا تو حکومتی نظام کو چلانے کے لیے اداروں کا وجود عمل میں آیا۔ ان اداروں میں کام کرنے والوں نے اپنا نیا کردار تسلیم کر لیا، یہ ایک بہت بڑی تبدیلی تھی جو انسانی زندگی میں آئی تھی۔ ان اداروں کی عام لوگوں کی زندگی میں قبولیت کی وجہ ہی یہی تھی کہ مختلف ذمہ داریوں والے عہدوں پر دیے گئے اختیارات اور طاقت کو استعمال کرنے کے مواقع مل رہے تھے۔ اختیار استعمال کرنے والوں اور جن پر اختیار استعمال کیا جاتا تھا، دونوں نے اس نئے نظام کو قبول کر لیا۔ اس سے ایک جانب طاقت کا سرچشمہ کسی ایک فرد کے ہاتھ میں نہیں تھا اور دوسری جانب ان اختیارات کے استعمال کے شریکِ کار ایک ہی وقت میں بہت سے لوگ تھے۔ اب طاقت مختلف ہاتھوں میں تقسیم ہو کر رہ گئی ہے۔ پہلے صرف ایک بادشاہ یا ایک آمر کے سامنے سر جھکانا پڑتا تھا، اب دن کے اوقات میں منقسم طاقت کے بے شمار سرچشموں کے آگے انسان کی بے بسی کے مظاہرے روزانہ دیکھنے کو ملتے ہیں۔ جب اپنے حقوق کے لیے ان اداروں کے لوگ احتجاجی جلوس نکالتے ہیں، تو کوئی شخص اپنے آپ کو اس کا جواب دہ نہیں ٹھہراتا۔ اسی لیے وہ ان پیش کردہ مسائل کے حل کے لیے اپنے بجائے دوسروں کی جانب دیکھتا ہے۔ ہر کوئی سمجھتا ہے کہ مقتدر قوت وہ نہیں ہے۔ یہی وجہ ہے کہ ان مسائل کا کوئی مناسب حل احتجاج کرنے والوں کو پیش کرنا کوئی بھی اپنی ذمہ داری نہیں سمجھتا۔ یہ لوگ جب سیٹوں پر بیٹھتے ہیں تو اپنی ذمہ داریوں کو اپنی ذات کے مسائل کے تناظر میں دیکھنے لگتے ہیں اور پھر ان کے اندر منفی رویے جنم لیتے ہیں۔ اپنے احساسِ محرومی کے سبب وہ دوسروں کو اُن کا حق دینے کے لیے تیار نہیں ہوتے۔ کسی دوسرے کی فائل پر بلاوجہ اعتراض لگاتے ہیں اور اس میں اپنے مقتدر ہونے کی لذت میں سرشاری حاصل کرتے ہیں۔ معاشرے میں خلفشار اور کشمکش کی وجہ ہی یہی ہے کہ ہم نے طاقت ایک منبع سے چھین کر بہت سارے ٹکڑوں میں تقسیم کر دی ہے، ہمیں خود بھی نہیں معلوم ہوتا کہ اختیار اور طاقت کا حقیقی سرچشمہ کہاں ہے؟ اگلا ظلم ہم نے اپنے آپ کے ساتھ یہ کیا ہے کہ ان اداروں کے نیچے سے لے کر اوپر کے عہدوں تک جہاں جہاں طاقت اور

اختیارات کی تقسیم ہے، وہاں نا اہل اور سفارشی لوگوں کو بٹھا دیا ہے جو سارا دن اس عدم اعتمادی اور خوف کا شکار رہتے ہیں کہ کل معلوم نہیں انہوں نے اس سیٹ پر ہونا ہے یا نہیں۔ لہٰذا سارا دن وہ اسی جوڑ توڑ اور سازش میں لگے رہتے ہیں کہ کسی طرح اپنی نا اہلی کو چھپا سکیں اور اپنا تحفظ کر سکیں۔ ایسی صورت میں معاشرہ اور اداروں کا تنزلی کا شکار ہونا یقینی ہے۔ اختیارات اور طاقت کی ٹکڑوں میں تقسیم کرنے میں کامیابی انسان نے صنعتی دور میں کئی صدیوں کی جدوجہد کے بعد حاصل کی ہے۔ اختیارات کی یہ تقسیم اب اس کے گلے پڑی ہوئی ہے۔ وہ اس بات کو ماننے کے لیے تیار ہی نہیں کہ طاقت اور اختیارات کا سرچشمہ واحد ذاتِ خداوندی ہے اور انسان اس کے نائب کی حیثیت سے اس زمین پر کام کر رہا ہے۔ ان اداروں میں مختلف عہدوں پر بیٹھنے والے افراد اگر اپنی اپنی سطح پر خود کو اللہ تعالیٰ کا نائب سمجھیں اور اختیارات کا استعمال ایک امانت سمجھ کر کریں تو توازن کی صورت بن سکتی ہے۔ مگر دوسری جانب حقیقی صورت حال کچھ یوں ہے۔۔۔۔

ایک خدا کے آگے جھکنے والے لوگ
جب نزدیک سے دیکھا، آپ خدا سے تھے

آخر میں مجھے فکشن ہاؤس کے روحِ رواں جناب ظہور احمد کا شکریہ ادا کرنا ہے کہ جن کی لاہور سے دلچسپی اور ترجیحات سے کتاب کی اشاعت یقینی ہوئی۔ لاہور کے حوالے سے لکھے گئے یہ مضامین کتابی صورت میں شائع کرنے کا مقصد ان کو محفوظ کرنا اور قارئین تک پہنچانا ہے۔

ڈاکٹر غافر شہزاد

ستمبر 2016ء

لاہور۔کل، آج اور کل

دو ہزار سال کی معلوم تاریخ کے شہر لاہور کو اکیسویں صدی میں ایک بار پھر تبدیلیوں کا سامنا ہے۔ دریائے راوی کے کنارے صدیوں قبل آباد ہونے والے اس شہر نے کیا نہیں دیکھا، اگر کبھی اسے زبان مل جائے تو اپنا احوال بیان کرنے میں ہزاروں نہیں، لاکھوں صفحات کالے کر دے اور پھر بھی بیان مکمل نہ ہو۔ شہر بھی کیا ہوتے ہیں، ہمارے ساتھ ہی زندہ رہتے ہیں اور ایک دور کے ختم ہونے کے بعد ان کی زندگی کا بھی دوسرا دور شروع ہوتا ہے۔ جیسے وقت کے قدیمی تصور کے بارے میں کہا جاتا ہے کہ تاریخ اپنے آپ کو دہراتی ہے، یا یہ کہ ہر عروج را زوال، تو یہ شہروں کے بارے میں بھی اتنا ہی درست ہے۔ اس کی ایک مثال لاہور شہر ہے جو ہماری آنکھوں کے سامنے ایک بار پھر رنگ بدلتا جا رہا ہے۔

لاہور کے بارے میں اگر ایک جانب ادیبوں شاعروں نے لفظوں میں اپنی محبت کا اظہار کیا ہے اور مضامین و شاعری کے علاوہ کتابیں اور ناول تحریر کیے ہیں کہ اگر ان کو اکٹھا کرنا ممکن ہو جائے تو ایک ضخیم لائبریری بن جائے گی تو دوسری جانب اس کو مختلف میڈیم میں پینٹ کرنے والوں کی کمی بھی نہیں ہے۔ اس کا سلسلہ مغل عہد سے شروع ہوا، جب مغل بادشاہوں کی مختلف سرگرمیوں کے بارے میں منیچر پینٹنگز بنائی گئیں تو دوسری جانب انگریزی عہد کے مصوروں نے بھی اس کے اندرونی منظرناموں، بیرونی اور تاریخی عمارات کو پینٹ کرنے میں کمی نہیں چھوڑی۔ اس سلسلے میں تو کئی کتابوں میں ان پینٹنگز کو شامل کیا گیا ہے۔ آخر اس شہر کے اندر ایسا کیا کرزما ہے کہ یہ یہاں آنے والوں کی روحوں میں بس جاتا ہے۔ یہاں آ کر بس جانے والوں کے دلوں کی دھڑکنوں کے زیر و بم اس شہر کے شب و روز کے ساتھ ہم آہنگ ہو جاتے ہیں۔ یہاں رہنے والے ایک احساسِ تفاخر سے ہمیشہ سرشار رہتے ہیں۔

یہ شہر تو سانسوں میں بسا تھا مری غافر

چھوڑا تو لگا جیسے میں گھر بار سے نکلا

شہر لاہور کی سرزمین پر ہر آنے والے نے اپنے اپنے انداز میں اپنی پہچان کی کوئی نہ کوئی صورت پیدا کی۔ یہاں اگر ہندو مندروں کے آثار موجود ہیں تو دوسری جانب گیارہویں صدی میں محمود غزنوی کے زمانے میں حضرت علی ہجویریؒ نے لاہور کو اپنا مرقد بنایا تو اس شہر کی روحانی زندگی کا آغاز ہوا۔ اس شہر میں مساجد کی تعمیر کا سلسلہ شروع ہو گیا جو عہدِ سلاطین میں پروان چڑھا اور مغلیہ عہد میں مسجد وزیر خان اور بادشاہی مسجد کی تعمیر کے ساتھ اپنے عروج کو پہنچا۔ برطانوی عہد میں اس شہر میں ریل گاڑی کی آمد اور کنٹونمنٹ کی تعمیر نے اس شہر کو ایک نئی شکل عطا کی۔ میو گارڈن، جی او آر اور ماڈل ٹاؤن کی تعمیر نے ایک جانب جدید زندگی سے یہاں کے مقامی لوگوں کو متعارف کروایا تو دوسری جانب کرشن نگر اور محمد نگر جیسی بستیوں کی تعمیر نے درمیانے درجے کی زندگی گزارنے والوں کو نئی معاشرت سے آشنا کیا۔ پاکستان بننے کے بعد اس شہر نے ایک نئی کروٹ بدلی۔ ۲۳ مارچ ۱۹۴۰ء کی قرارداد کے لیے جب منٹو پارک میں مینار پاکستان تعمیر کیا گیا تو گویا اس بات کا اعلان تھا کہ اب یہ سرزمین ایک خاص قوم، ایک خاص مذہب کے لوگوں کے لیے مختص ہو گئی ہے۔

نیا ملک، نئی معاشرت اور نئے ذرائع آمد و رفت نے شہر کو ایک بار پھر نئی پہچان عطا کی۔ ہر بار جب تبدیلی آتی ہے، جو لوگ ذہنی اور روحانی طور پر اس سے وابستہ ہوتے ہیں، انہیں ایک صدمے سے دوچار ہونا پڑتا ہے۔ ہر نئی نسل اپنے سے پہلے ہونے والی تبدیلیوں کے ساتھ شہر کو قبول کر لیتی ہے۔ مگر پرانی نسل ان تبدیلیوں کے خلاف احتجاج کرتی ہے، کبھی دھیمے انداز میں اور کبھی بلند آواز کے ساتھ، جیسے کوئی دوست بدل جاتا ہے تو صدمہ پہنچتا ہے، ایسے ہی جب شہر بدلتا ہے تو اس کے مکینوں کو صدمے سے دوچار ہونا پڑتا ہے۔

گھر بدلیں تو کیوں دوست بدل لیتے ہیں اب لوگ
کیا رشتے بھی یاں نقل مکانی کی طرح ہیں

مگر یہ تبدیلیاں تو آنا ہوتی ہیں، آتی چلی جاتی ہیں، نئی نسل انہیں قبول کر لیتی ہے، پرانی نسل انہیں رد کر دیتی ہے، یہ سلسلہ اس شہر کے ساتھ کئی صدیوں سے چل رہا ہے، چلتا رہے گا۔ اکیسویں صدی کے آغاز میں اس شہر کے لوگوں نے ایک جانب میٹرو بس چلتی ہوئی دیکھی ہے تو دوسری جانب آج کل رات دن اورنج لائن میٹرو ٹرین کے لیے تعمیر کا سلسلہ جاری ہے جو علی ٹاؤن سے گوجر پورہ کی جانب سڑک کے ساتھ ساتھ زمین سے چالیس فٹ کی بلندی پر مسافروں کو ایک جگہ سے دوسری جگہ لاتی اور لے جاتی رہے گی۔ اس کے لیے 165 ارب روپے کی خطیر رقم خرچ ہو گی۔ لاہور کی تاریخ کا یہ سب سے بڑا

پراجیکٹ اور سب سے بڑی تبدیلی ہے جسے لاہور اور اس کے مکینوں نے آنے والے دو تین برسوں میں دیکھنا ہے۔ میٹرو بس منصوبے کی تکمیل پر کہا گیا تھا:

یکجا رہے ہیں صدیوں سے، دو نیم کر دیا
اس راستے نے شہر کو تقسیم کر دیا

اس بڑی تبدیلی پر اس شہر کے باسیوں میں مختلف خدشات پائے جاتے ہیں۔ سب سے بڑا اعتراض تو بصری آلودگی بنتا ہے کہ جب چالیس فٹ اونچا ایک پل شہر میں ۲۷ کلومیٹر تک کنکریٹ کے ساتھ تیار ہوگا تو ایک جانب تو شہر کا منظر نامہ چالیس فٹ کی بلندی سے دیکھا جا سکے گا مگر یہ تو ان لوگوں کے لیے ہوگا کہ جو اس ٹرین میں بیٹھے ہوں گے مگر جو لوگ اس شہر کی سڑکوں پر چیونٹیوں کی طرح رینگتی ہوئی ٹریفک میں پھنسے ہوں گے، انہیں کنکریٹ کا یہ طویل پل اپنے سر پر گرتا ہوا محسوس ہوگا۔

شہر کو درپیش ٹریفک کے مسائل پر قابو پانے کے لیے بے شک سڑکیں کشادہ کی جا رہی ہیں، نئی ٹریفک پولیس کو اضافی تنخواہوں کے ساتھ تعینات کیا گیا ہے، سڑکوں سے تجاوزات کو ہٹانے کے لیے کئی بار ضلعی انتظامیہ نے اقدامات کیے ہیں مگر اگلے دن پھر سڑکیں ان تجاوزات سے بھر جاتی ہیں۔ ہمیں اکیسویں صدی کے اس تیز رفتار زمانے میں بے پناہ مسائل کی گٹھڑی سر پر اٹھائے ہوئے اگر اس شہر میں رہنا ہے، تو نئے عہد کی معاشرت کو بھی سیکھنا ہوگا۔ سڑکوں پر گاڑی، ٹرک اور موٹر سائیکل چلانے کے اصول خود پر لاگو کرنا ہوں گے۔ ایمبولینس کے لیے رستہ دینا ہوگا اور یہ جو عادت بنتی جا رہی ہے کہ میں تو کسی طرح گزر جاؤں، باقی لوگ جائیں جہنم میں، اسے تبدیل کرنا ہوگا۔ ہمیں سڑک پر گاڑی و موٹر سائیکل چلاتے ہوئے لائن اور لین کا خیال رکھنے کی عادت کو اپنانا ہوگا۔ کہاں گاڑی پارک کرنا ہے اور کہاں پیدل چلنا ہے، اس ضابطے کو خود پر لاگو کرنا ہوگا۔ اگر ایسا نہیں کریں گے تو یہ میٹرو بس، اورنج لائن ٹرین ہماری ٹریفک کے مسائل کو حل نہیں کر سکیں گی۔ ہم اسی طرح اتنی کشادہ سڑکیں اور سگنل فری فلائی اوور کے ہوتے ہوئے بھی گھنٹوں ٹریفک میں پھنسے رہیں گے۔ ہم اس شہر کے مکین ہیں، یہ شہر ہمارا ہے، اس میں ناخوشگوار تبدیلیوں سے ہمارا دل بھی کڑھتا ہے مگر جب ہم خود پر اس شہر میں رہنے کے قوانین کو لاگو نہیں کرتے تو ہمارا کوئی حق نہیں بنتا کہ ہم ایسے اعتراضات کریں کہ جو اکیسویں صدی کے تقاضوں کو پورا کرنے کے لیے حکومتی سطح پر کیے جا رہے ہیں۔

(نئی بات، ۱۴ دسمبر ۲۰۱۵ء)

کیسا ہوگا میرا شہر

حکومت پنجاب کے محکمہ پلاننگ اینڈ ڈویلپمنٹ بورڈ کے ذیلی ادارہ ''اربن یونٹ'' کے زیر اہتمام لاہور میں تیسرے پاکستان اربن فورم کا آغاز ہو چکا ہے۔ اس بار الحمرا آرٹ کونسل میں 4 سے 8 دسمبر 2015 کے دوران میں پاکستان اور دنیا بھر سے ماہرین اکٹھے ہوئے ہیں جو اس سال کے بنیادی موضوع Re-imagining Pakistan,s Cities for the 21st Century پر اظہار خیال کر رہے ہیں۔ عالمی سطح پر دنیا کے بڑے شہروں کے مسائل کو سمجھنے، مناسب اور بروقت حل تلاش کرنے کے لیے ہر دو سال بعد ایسا ہی ایک پلیٹ فارم مہیا کیا جاتا ہے۔ اس بات کو مدنظر رکھتے ہوئے اربن یونٹ کے چیف ایگزیکٹو آفیسر ڈاکٹر ناصر جاوید نے پاکستان میں بھی ہر دو سال بعد ایسے ہی ایک پروگرام کا آغاز کیا۔ پہلا فورم لاہور میں، دوسرا کراچی میں اور اب تیسرا پھر لاہور میں منعقد کیا جا رہا ہے۔ اس سے اگلا فورم پشاور میں منعقد کرنے کا ارادہ ہے۔ ڈاکٹر ناصر جاوید ایک متحرک اور وژنری شخص ہیں۔ حکومتوں میں ایسے لوگوں کو ہمیشہ ایک کونے میں ڈال کے رکھا جاتا ہے مگر ڈاکٹر ناصر جاوید نے گزرے برسوں میں کام ہی اتنا زیادہ کر دیا ہے کہ ہر حکومت ان کے اخلاص اور محنت کو سراہتی ہے اور ان کو فری ہینڈ دیتی ہے کہ وہ اپنے آئیڈیاز کو عملی شکل دے سکیں۔ اس وقت لاہور والڈ سٹی اتھارٹی جو اندرون لاہور کی بہتری کے منصوبوں پر کامیابی سے کام کر رہی ہے اس کا بنیادی خیال اور اس کا PC-1 بھی ڈاکٹر ناصر جاوید نے ہی تیار کیا تھا۔ جس میں دیے گئے بنیادی خاکے کے مطابق پہلے ایک پراجیکٹ مینجمنٹ یونٹ (PMU) بنایا گیا اور اس کے بعد آغا خان کلچرل سروسز فار پاکستان (AKCSP) کے تعاون سے شہر قدیم لاہور کی تزئین و آرائش کی بحالی کے کام کا پہلا مرحلہ مکمل کیا گیا۔ منصوبہ کے لیے ورلڈ بینک نے قرضہ فراہم کیا ہے۔ آج کل والڈ سٹی اتھارٹی کے چیئر مین کامران لاشاری ہیں جو اس سفر کو آگے بڑھا رہے ہیں۔

''کیسا ہوگا میرا شہر'' تیسرے پاکستان اربن فورم کا بنیادی سلوگن ہے جس کے بارے میں پانچ دن تک پاکستان اور دنیا بھر سے ماہرین الحمرا آرٹ کونسل کے احاطے میں ایک ہی وقت میں درپیش مسائل اور ان کے حل کے لیے مباحث کو چھیڑے بیٹھے ہیں۔ ہم عفریت کی طرح سے پھیلتے شہروں میں راتوں رات اُگ آنے والے بے شمار مسائل کے نشانے کی زد پر ہیں۔ ایسے مباحث اور ان میں اپنے خیالات کے اظہار کے لیے مہیا کیے جانے والے پلیٹ فارم پر بہت سے لوگ بہت کچھ کہنا چاہتے ہیں، بہت کچھ سننا چاہتے ہیں۔ پاکستان اربن فورم اس مقصد کے لیے بہترین پلیٹ فارم ہے جو ابتدا میں صوبہ پنجاب کے شہروں تک محدود تھا مگر اب پورے پاکستان کے شہروں تک اس کے دائرہ عمل کو بڑھا دیا گیا ہے۔ اس لیے کہ مسائل صرف بڑے شہروں کو درپیش نہیں ہیں، آنے والے برسوں میں ان مسائل کی زد میں چھوٹے شہر بھی آتے جا رہے ہیں کہ جو مستقبل میں بڑے شہر بننے جا رہے ہیں۔

پاکستان اربن فورم میں پیش کیے جانے والے بیسیوں پروگراموں کو ایک خوبصورت انداز سے پلان کیا گیا ہے، ورنہ یہ بہت آسان تھا کہ اظہار خیال کرنے والوں کو ایک لائن میں ترتیب دے دیا جاتا اور ان کو اپنے خیالات کے اظہار کا موقع دیا جاتا، مگر اربن یونٹ نے ایسا نہیں کیا۔ نہایت غور و خوض کے بعد اس کے تین بڑے حصے بنائے۔ پہلے حصے میں کہ جس کے سیشن آرٹ گیلری ہال میں تسلسل سے منعقد ہو رہے ہیں، دس ماہرین کو اظہار خیال کی دعوت دی گئی ہے جو شہروں سے جڑے مسائل، عمارات، ٹریفک اور جمالیات پر تفصیلی اظہار خیال کرتے ہوئے اپنا نقطہ نظر پیش کر رہے ہیں اور حاضرین کے سوالات کے جوابات دے رہے ہیں۔ دوسرا حصہ کہ جو الحمرا ہال 2 اور 3 میں انعقاد پذیر ہو رہا ہے اس میں تیکنیکی سیشن ہیں جس میں ماہرین تیکنیکی مسائل پر گروپ کی صورت میں خیالات کا اظہار کر رہے ہیں اور سوالات کے جوابات دے رہے ہیں۔ تیسرا حصہ راؤنڈ ٹیبل کا ہے، یہ سب سے اہم حصہ سمجھا جانا چاہیے اس لیے کہ اس حصے میں شہروں کی مینجمنٹ، سہولیات کی فراہمی، شہروں کی توسیع، ثقافتی ورثے کی تزئین و آرائش کی بحالی، صفائی ستھرائی، صاف پانی کی فراہمی، ہنگامی حالات سے نبرد آزما ہونے والے ادارے، محکمے، این جی اوز، میڈیا کے نمائندے اپنے خیالات کا اظہار کر رہے ہیں۔

پروگرام میں شہروں کی ترقی، تبدیلی، توسیع، سہولیات کی فراہمی کے لیے ذمہ دار اداروں، ماہرین، اساتذہ، دانشوروں کو موقع فراہم کیا گیا ہے۔ اس فورم میں خاص طور پر اس بات کو ترجیح دی گئی ہے کہ ایسے مقالے شامل کیے جائیں کہ جو مسائل کا تجزیہ کریں، ممکنہ درپیش مسائل کو اجاگر کریں اور پھر ان کے

حل کے لیے اپنی تجاویز پیش کریں۔ یہ ایک مثبت طریقہ کار ہے۔ اور عملی طور پر اس کے فوائد ہوں گے جو پالیسیاں مرتب کرنے والوں کو سہولت فراہم کریں گے اور اُن کی درست سمت کا تعین کریں گے۔

شہروں کی تبدیلی و توسیع کے ساتھ ساتھ قدرتی وسائل کے بہتر استعمال اور ان کو ضائع نہ کرنے کے بارے میں آگاہی سے متعلق بھی موضوعات شامل ہیں۔ پانی کی کمی، صاف پانی کی عدم فراہمی، آلودہ پانی کی بدولت بڑھتی ہوئی بیماریاں جیسے موضوعات پر بھی ماہرین اظہار خیال کر رہے ہیں۔ شہروں کے درمیان ٹرانسپورٹ کی فراہمی، شہروں کے لیے سہولیات کی فراہمی کے ذمہ دار اداروں کی بہتری، اربن گورننس، پبلک۔ پرائیویٹ پارٹنر شپ، غربت اور معیشت کے مسائل، کچی آبادیوں کے مسائل، توانائی کے بچاؤ اور بہتر استعمال، شہری ماحول کی سمجھ بوجھ جیسے مسائل پر پہلی بار ملکی سطح پر غور و خوض کے لیے ماہرین کو اکٹھا کیا گیا ہے۔ یہ سلسلہ اسی طرح جاری رہے گا اور ہر دو سال کے بعد ان تمام موضوعات پر پاکستان کے مختلف شہروں میں پاکستان اربن فورم کا انعقاد ہوتا رہے گا۔

الحمرا آرٹ کونسل میں ایک میلا لگا ہوا ہے شہروں سے متعلق دستاویزی فلمیں دکھائی جا رہی ہیں۔ مباحث ہو رہے ہیں۔ مقالے پڑھے جا رہے ہیں، ایک علمی و تحقیقی فضا میں اجتماعی سطح پر اکیسویں صدی میں شہروں کے بے قابو ہو جانے والے عفریت کو قابو کرنے کے لیے تجاویز پیش کی جا رہی ہیں۔ حکومتی سطح پر ایسی اعلیٰ معیار کی سنجیدہ کوششیں بہت کم نظر آتی ہیں۔ یہاں تک کہ افتتاحی اجلاس میں سیکرٹری پلاننگ اینڈ ڈویلپمنٹ بورڈ افتخار احمد ساہو کو اپنی سرکاری تقریر ختم کرنے کے بعد اردو زبان میں چند جملے کہنے پڑے جو ان کے دل کی آواز تھی، اور ان ہی چند جملوں پر سامعین نے تالیاں بجائیں۔ وفاقی وزیر احسن اقبال کا اپنے صدارتی خطبے میں اس بات کا اعتراف کہ اگر ملک کے ذہین نوجوانوں کو حکومتی اداروں میں اہم ذمہ داریوں پر تعینات کرنا ہوگا تو اس کے لیے اچھی تنخواہیں دینا ہوں گی ورنہ پرائیویٹ سیکٹر مضبوط تر ہوتا جائے گا اور حکومتی ادارے ناکارہ ہوتے چلے جائیں گے۔ حکومتی ایوانوں سے ایسی سوچ کا ابھرنا یقیناً ایک ایسی تبدیلی ہے کہ جس کے مثبت اثرات مرتب ہوں گے۔ جب وفاقی وزیر احسن اقبال تقریر کر رہے تھے اس وقت بھی اسٹیج پر بیٹھے اربن یونٹ کے چیف ایگزیکٹو آفیسر ڈاکٹر ناصر جاوید اپنی لیپ ٹاپ پر ان کی تقریر کے نوٹس لے رہے تھے، اور ہمارا خیال ہے کہ ڈاکٹر ناصر جاوید کی کامیابی کا راز بھی یہی ہے کہ وہ کوئی پہلو ایسا نہیں چھوڑتے جہاں وہ بذات خود شامل نہ ہوں۔

(نوازشات، ۷ دسمبر ۲۰۱۵ء)

رومیلا تھاپر۔۔۔لاہور میں

رومیلا تھاپر ایک ہندستانی مورخ ہیں جنہوں نے برسوں کی تحقیق کے بعد اپنی کتاب ''سومناتھ'' تحریر کی تو ہندستان کی تاریخ کو ایک نئے زاویئے سے دیکھنے کی روایت کا آغاز ہوا۔ہندستان کی تاریخ کے حوالے سے یہ نیا نقطہ نظر کیا تھا؟ یہی سوال ہمیں الحمراء لاہور میں ہونے والے تیسرے لاہور لٹریری فیسٹول (LLF) کی افتتاحی تقریب میں لے گیا جہاں کلیدی خطبہ پیش کرنے کے لئے رومیلا تھاپر اوران کا تعارف کروانے کے لئے عائشہ جلال موجود تھیں۔الحمرا ہال نمبرایک حاضرین سے بھرا ہوا تھا اگر چہ حالیہ سول لائن خودکش حملے کی وجہ سے لاہور میں امنِ عامہ کی صورت حال تسلی بخش نہ تھی۔الحمراء کمپلیکس کو چاروں طرف سے پولیس اور رینجرز نے اپنے حفاظتی گھیرے میں لے رکھا تھا، بارش اپنے پورے عروج پر تھی مگر لاہور کے مکین تمام خوف و خدشات کو روندتے ہوئے اور لٹریری فیسٹول میں شرکت کے پر جوش جذبوں کے ساتھ رومیلا تھاپر کو خوش آمدید کہنے اوراس کی گفتگو کو سننے کے لئے پہنچے ہوئے تھے۔

ہندستان کی تاریخ کا معاملہ بھی عجیب ہے۔انگریزی اقتدار سے پہلے یہاں صرف بادشاہوں کی تاریخ اور وہ بھی شاہی مورخین کے قلم سے لکھنے کا ایک سلسلہ موجود تھا مگر اس تاریخ میں بادشاہ کا حقیقی چہرہ اور عوام دونوں غائب تھے۔صرف وہی کچھ دکھایا جاتا کہ جس کے ہوتے ہوئے مورخ اپنی گردن سلامت رکھ پاتا۔لوگ کیا کررہے ہیں؟ کیسے رہ رہے ہیں؟ اوران کی گزراوقات کیسے ہورہی ہے؟ اس کا تذکرہ کہیں دبے لفظوں میں بھی ہمیں تاریخ کی ان شاہی کتب میں نہیں ملتا۔اورنگ زیب عالمگیر نے 73-1672ء میں لاہور میں بادشاہی مسجد تعمیر کی مگر اس بات کا کہیں سے پتہ نہیں چلتا اس کا ڈیزائن کرنے والا ،تعمیر کی نگرانی کرنے والا کون تھا۔یہاں تک کہ اس کا عرصہ تعمیر بھی ابھی تک معلوم نہیں ہوسکا۔اسے تعمیر ہونے میں پانچ سال لگے،دس یا بیس سال لگے؟ یہ تاریخ جو کتابوں میں دی گئی

ہے، کیا یہ اس کی تکمیل کا سال ہے یا اس کی تعمیر کے آغاز کا سال ہے، ایسی کسی بات کا کہیں کوئی جواب نہیں ملتا۔ ایسے ہی کچھ سوالات رومیلا تھاپر نے اپنی کتابوں اور تحقیقی مضامین میں اٹھائے ہیں اور ان کے جوابات تاریخی شواہد کے ساتھ تلاش کئے ہیں۔ محمود غزنوی نے سومناتھ کے مندر پر حملہ کیا اور وہ اس کو بار بار تباہ کرتا رہا، ہندو مسلم تاریخ میں اس کا تذکرہ تسلسل سے ملتا ہے مگر رومیلا تھاپر کا سوال یہی تھا کہ اس مندر کی کیا چیز تباہ کی گئی، کیا یہ کوئی عمارت تھی، کوئی مورتی تھی، آثار تھے، کیا تھا؟ ان سوالات کے جوابات کے لئے رومیلا تھاپر نے تمام سنسکرت اور عربی مخطوطہ جات اور کتب چھان ماریں مگر اس کا خاطر خواہ جواب نہیں ملا۔

انگریز کے تسلط سے پہلے سلاطینِ دہلی کا عہد ہو یا مغلوں کی بادشاہت، ہندو اور مسلم برابر کے حکومتی معاملات میں شریک رہے اور کبھی ایسا کوئی بیج ہندو مسلم دشمنی اور کینہ پروری کا نہیں ملتا۔ بقول رومیلا تھاپر، 1843ء میں پہلی بار پارلیمنٹ کے اندر ہندو مسلم دشمنی کی بات ہوئی اور اس کی بنیاد محمود غزنوی کے ہندستان پر حملوں کو بتایا گیا اور پھر اس کے لئے ہمارے مورخین اور دانشوروں نے کیا کیا افسانے تراش لیے، ہندستانی تاریخ میں یہ المیہ اپنی جگہ الگ تحقیق کا طالب ہے۔ بیسویں صدی کے آغاز میں جب موئن جوداڑو اور ہڑپہ کے آثار دریافت ہوئے تو ہندستانی تاریخ پر نظر ثانی کی گئی اور برصغیر کی تہذیب کے قدیمی ہونے کے سبب یہ بات ثابت کرنے کی کوشش کی گئی کہ مسلمانوں کے یہاں آنے سے پہلے ہندوؤں کی تہذیب وتمدن کا یہ ملک گہوارہ تھا۔ آریائی تہذیب اور پھر ہندوؤں کے ہاں ذات پات کے قدیمی نظام کی بدولت یہاں کی تاریخ کی جڑیں اسی ذات پات کے اندر تلاش کرنے کی کوشش کی گئی۔ نسل اور زبان کی بنیاد پر یہاں کے مقامی لوگوں کے تشخص کا ڈھنڈورا ساری دنیا میں پیٹا گیا۔

زمانہ قدیم میں آج کے دور جیسی جغرافیائی سرحدیں نہیں تھیں۔ اس لئے تشخص کا سوال کلچر، طرز رہن سہن اور اعتقادات، مذہبی رسم ورواج کی انفرادیت پر بنیاد رکھتا تھا۔ جب تک یہ معیار معاشرے میں قائم رہے، ہندو مسلم اکٹھے، بغیر کسی اختلاف اور جنگ کے رہتے رہے۔ معاملہ کا بگاڑ وہیں سے شروع ہوا جب مذہب کی بنیاد پر ہندو اور مسلمان کی تفریق ہوئی اور جسے جیمز مل اور نوآبادیاتی عہد کے حکمرانوں نے ہوا دی، کہ اس میں ہی ان کی بقا کا راز مضمر تھا۔

سومناتھ کو محمود غزنوی نے اگر تباہ کیا یا وہاں کوئی مسجد تعمیر کی، تو اس کا انیسویں صدی کے وسط تک

کہیں پتہ نہیں چلتا۔ یہ تمام تاریخ اس کے بعد کی بنائی ہوئی ہے۔ اپنے نقطہ نظر کو مضبوط بنانے کے لئے کئی تھیوریاں گھڑ لی گئیں۔ محمود غزنوی کو مسلمانوں کی تاریخ کا ہیرو اور ہندستانی تاریخ کا ایک جابر اور ظالم حکمران بنا کر پیش کیا جانے لگا۔ اور اب تو کوئی اس کے علاوہ ایسی کوئی بات سننے کے لئے تیار ہی نظر نہیں آتا۔

تاریخ کا یہ انداز وہ ہے کہ جس کے سبب ہم کہتے ہیں کہ ماضی ہمارے حال میں ساتھ ساتھ اپنی موجودگی کا احساس دلاتا رہتا ہے۔ ایسے تمام مظاہر جو ماضی میں ہو چکے ہوتے ہیں، ان کے بارے میں ہمارے پاس کوئی شواہد بھی نہیں ہوتے مگر ہم اپنی سہولت اور نظریے کو توانا بنانے کے لئے ایسی تھیوریاں اور نظریات گھڑ لیتے ہیں۔ اور یوں یہ سوچ اور فکر، ماضی سے زندہ ہو کر حال میں آن بستی ہے اور تمام بڑے بڑے واقعات ماضی کے ان غیر تصدیق شدہ واقعات کی روشنی میں اسی انداز سے رونما ہونے لگتے ہیں جیسے بالا حکمران قوتیں چاہتی ہیں۔

رومیلا تھاپر کا تاریخ کے بارے میں نقطہ نظر ہی یہی ہے کہ ہمیں بغیر شواہد کے محض اپنے غیر تصدیق شدہ مفروضوں کی بنیاد پر مظاہر کو نہیں مان لینا چاہیے۔ اس کے لئے اگر کوئی شہادتیں قابلِ بھروسہ ہیں تو وہ آثاریاتی شہادتیں ہیں جن کی مدد سے ہم بہت کچھ تصدیق کر سکتے ہیں۔ اس وقت جب کہ مورخین جینیاتی اور ڈی این اے کی تصدیق جیسی سہولتوں سے بہرہ مند ہیں، ایسے حالات میں ان پر اور بھی ذمہ داری عائد ہوتی ہے کہ وہ بغیر ثبوت یا شہادت کے ایسی تھیوریاں پیش نہ کریں کہ جن کے غلط ہونے کے سبب آنے والی کئی صدیاں ان تصورات کو ختم کرنے میں صرف ہو جائیں۔

رومیلا تھاپر اس وقت کم و بیش 84 برس کی ہیں مگر ان کے اندر تحقیق کی جرات اور سچ کی تلاش کا حوصلہ اپنی پوری قوت کے ساتھ موجود ہے۔ تقریباً پون گھنٹہ کھڑے ہو کر انہوں نے اپنی پوری توانائی کے ساتھ یہ کلیدی خطبہ دیا۔ وہ ہمارے سامنے موجود تھیں اور یوں لگ رہا تھا جیسے ماضی اپنے پورے جاہ وجلال اور وقار کے ساتھ ہمارے حال میں موجود ہے اور ہم اس کے وجود سے انکار کر ہی نہیں سکتے کہ یہ اتنا بڑا سچ جو ہمارے سامنے زندہ سلامت ایستادہ ہے۔ کلیدی خطبہ ختم ہوا تو الحمراء ہال نمبر 1 بہت دیر تک حاضرین کی تالیوں سے گونجتا رہا۔ لاہوریوں نے اپنی نشستوں سے کھڑے ہو کر رومیلا تھاپر کے لئے اپنے قلوب میں موجود عزت واحترام کے جذبات کا اظہار کیا۔ رومیلا تھاپر نے اس بات کا اعتراف بھی کیا کہ ان کی زندگی کے ابتدائی برس لاہور، گوجرانوالا اور پنجاب کے دوسرے زیادہ شہروں

میں بسر ہوئے۔ لاہور ان کے لئے اور نہ وہ لاہور اور لاہوریوں کے لئے اجنبی ہیں۔ اس خطبے کے بعد تو ناشناسائی کی تمام دیواریں ویسے بھی زمین بوس ہو گئی تھیں۔ اور میں سوچنے لگا کاش ہمارے ہاں بھی کوئی رومیلا تھاپر جیسی باریک بین اور گہری بصیرت رکھنے والی شخصیت ہوتی تو ہمیں بتاتی کہ اس وقت پاکستان جس دہشت گردی کا شکار ہے اس کی جڑیں ماضی قریب میں نہیں ہیں۔ اگر 1962ء میں غلام عباس جیسا گہری بصیرت رکھنے والا افسانہ نگار اپنے ناولٹ ''دھنک'' میں اس وقت نیلی پگڑیوں والے اور سبز پگڑیوں والے کی تراکیب استعمال کر رہا تھا تو اس سے یہی ثابت ہوتا ہے کہ یہ مظہر تو اس سے بھی بہت پرانا ہوگا۔ ہمیں یہ تو معلوم کرنا ہوگا کہ نوآبادیاتی دور میں جب مدرسے اور انگریزی طرز تعلیم میں کھولے گئے سکول متوازی بنیادوں پر مسلمانوں کے بچوں کو تعلیم دینے لگے تو معاشرے کا ان بنیادوں پر دو مخالف دھڑوں میں تقسیم ہونا فطری عمل تھا اور آج ملک میں سرکاری سکولوں کے متوازی پرائیویٹ سکولوں کی ایک بڑی تعداد نے اور غیر ملکی امداد قبول کرنے والے مدرسوں نے معاشرے کو دو حصوں میں معاشی، سیاسی اور سماجی سطح پر تقسیم کر دیا ہے تو آج کی دہشت گردی کی جڑیں وہیں کہیں تلاش کی جا سکتی ہیں۔

(جہان پاکستان، ۲۲ فروری ۲۰۱۵ء)

پاکستانی ثقافت و جمالیات

ڈاکٹر ناصر عباس نیّر نے اپنے ایک مضمون ''مجید امجد کی نظم کی جمالیات'' میں ڈاکٹر یحیٰی امجد کے درج ذیل اقتباس کا حوالہ دیا ہے کہ ''یہ (مجید امجد کی) پاکستانی جمالیات ہے، وادیء سندھ کی جمالیات ہے۔ اس میں ہزاروں سال کا تہذیبی رچاؤ ہے، جس کی جڑیں اپنی زمین میں ہیں۔ ایران، توران، دلی اور لکھنو میں نہیں''۔ اور اس کے بعد ایک اہم معاملے کی جانب اشارہ کیا ہے کہ ''یحیٰی امجد نے مجید امجد کی شاعری کی ثقافتی جڑوں کی نشاندہی ایک سادہ عمومی اصول کے تحت کی۔ انھوں نے امجد کی شاعری میں مقامی قصباتی زندگی، زرعی علامتوں، ہڑپہ وغیرہ کے ذکر سے یہ کلی نتیجہ اخذ کیا ہے کہ امجد کی پوری شاعری وادیء سندھ کی تہذیب کی ترجمان ہے۔ چونکہ پاکستان جغرافیائی طور پر وادیء سندھ میں واقع ہے اس لئے یحیٰی امجد نے یہ رائے قائم کرلی کہ مجید امجد کی شاعری پاکستانی تہذیب کی جمالیات کی حامل بھی ہے''۔

تہذیب وثقافت کے حوالے سے جب بھی بات ہوتی ہے ہمارے دانشور یہ کہہ کر جان چھڑا لیتے ہیں، ابھی پاکستان کو قائم ہوئے سات دہائیاں بھی نہیں ہوئیں، ابھی سے اس کی تہذیب وثقافت کی شناخت پر مباحث شروع ہو گئے ہیں۔ کیا یہ جواب اس ضمن میں کافی ہے؟ کیا ہمارے دانشور ایسے چند جملے کہہ کر بری الذمہ قرار پاتے ہیں۔

ابھی کچھ عرصہ پہلے تک صوبائی سطح پر پنجابی، سندھی، بلوچی اور پختونوں کی تہذیب وثقافت کے منفرد اور مختلف خدوخال کو شناخت کرنے میں لگے ہوئے تھے اور ان صوبوں کی موسیقی، لباس، طرز رہن سہن، موسم، طرز تعمیرات، زبان، رسم ورواج وغیرہ کے فرق کو واضح کرنے میں اپنی تمام توانائیاں صرف کرتے تھکتے نہیں تھے مگر اب ایسا کیا ہوگیا ہے کہ یہ علاقائی شناخت اس طرح سے اب زیر بحث نہیں آتی۔ پہلے پہل ایک قومی لباس، ایک قومی ترانہ، ایک قومی زبان، ایک پرچم تلے اکٹھے ہونے کی

باتیں چلتی رہتی تھیں۔ مگر اب نہ تو وہ صوبائی سطح کی ثقافتی انفرادیت کو اجاگر کرنے کی باتیں ہوتی ہیں اور نہ ہی قومی سطح پر اتحاد و یگانگت اور مشابہات کا تذکرہ ہوتا ہے۔

عالمی سطح پر، دوسری جانب دنیا کے گلوبل گاؤں ہونے پر اصرار کیا جاتا ہے اور ملک کے رسم و روج، لباس، طرزِ معاشرت اور تعمیرات کے معاملے میں بھی عالمی اور بین الاقوامی سطح پر جڑیں تلاش کی جاتی ہیں مگر ناقابل تردید حقیقت تو یہ ہے کہ ان سب سے الگ ہوتے ہوئے گذشتہ اڑسٹھ سالوں میں ایک اسلامی کلچر پروان چڑھا ہے۔ جب محمد حنیف رامے پنجاب کے وزیر اعلیٰ منتخب ہوئے تو انہوں نے مزارات اور ان سے جڑے ہوئے رسم و رواج کو فروغ دینے کی بات کی تھی۔ وہ چاہتے تھے کہ ہمیں مزارات کو اپنا کلچرل ہب (Cultural Hub) بنانا چاہئے اور اس کے لئے پنجاب کے صوفی شعراء کے شعری وژن کی ازسرِ نو تفہیم کرنا چاہئے۔ اس مقصد کے لئے انہوں نے سب سے پہلے وارث شاہؒ کے مزار کی تعمیر کے لئے ایک منصوبہ بنایا اور اس کی عمارت کے ڈیزائن کو تیار کرنے کے لئے منو بھائی، ڈاکٹر عبداللہ چغتائی، شفقت تنویر مرزا، ولی اللہ خان و دیگر روشن خیال لوگوں پر مشتمل ایک کمیٹی کی تشکیل کی۔ ان دنوں جب وارث شاہؒ کے مزار کو ڈیزائن کیا جانا تھا، اس بات پر بھی بحث ہوئی کہ پنجابی معاشرت اور اس سے جڑی لوک داستان ہیر رانجھا کے شاعر وارث شاہؒ کے مزار کے خدوخال کیسے ہونا چاہئے؟ کچھ لوگوں کا خیال تھا کہ اس کے ڈیزائن کے عناصر ہمیں اسلامی تہذیب میں تلاش کرنا چاہئے، کچھ دانشور اس بات پر مصر تھے کہ جب محمد بن قاسم ہندوستان آیا تو اس زمانی نقطہ سے ہمیں اس عمارت کی شناخت کو جوڑنا چاہئے۔ ایک تعداد اُن لوگوں کی بھی تھی جو اسے ہند اسلامی تہذیب کے ساتھ جوڑتے ہوئے سلطنت عہد کے فنِ تعمیر کی روایت کے ساتھ جوڑنے کے خواہاں تھے۔ مزارات کے حوالے سے تعمیر کی کوئی مقامی روایت موجود نہیں تھی اس لئے کہ صوفی کے ساتھ ہی اس کے مزار کا تصور برصغیر میں متعارف ہوا تھا۔ یہ بات درست ہے کہ سلطنت اور مغلیہ عہد میں ترکی اور ایران سے بادشاہوں کے مقابر کی تعمیر کی روایت برصغیر تک پہنچی تھی اور اسی تعمیری روایت نے ملتان اور اچ شریف کے سہروردی صوفیاء کے مزارات اور سولہویں ستر ہویں صدی میں قادری صوفیاء کے لاہور اور اس کے نواح میں تعمیر ہونے والے مزارات کی شکل اختیار کی۔ اس سلسلے میں ایک روایت جو بغیر گنبد کے مزارات بنانے کی پروان چڑھی، وہ عرب سے محمد بن قاسم کے ہمراہ اچ شریف میں جلال الدین بخاریؒ سرخ پوش اور حضرت مخدوم جہانیاں جہاں گشتؒ کے مزارات کی صورت میں آگے بڑھی، جہاں

گنبد تعمیر نہیں کیا گیا۔ جب کہ دوسری روایت سہروردی سلسلے کے حضرت بہاالدین زکریاؒ اور حضرت شاہ رکن عالمؒ کے مزارات کی صورت میں ملتان میں اپنی تکمیل اور کاملیت کی انتہاؤں تک پہنچی۔

وارث شاہؒ کا مزار ابھی اپنے ابتدائی مراحل میں ہی تھا کہ جنرل محمد ضیاالحق نے اسلامی تہذیب و ثقافت کی جانب اس ملک میں بسنے والوں کی تہذیب و ثقافت کا دھارا موڑ دیا۔ اس دور میں صوفیاء اور علماء کی حکومتی ایوانوں میں پذیرائی شروع ہو گئی تھی۔ اگرچہ یہ بات اپنی جگہ درست ہے کہ صدر محمد ایوب خان نے بھی علماء اور صوفیاء پر دست شفقت رکھا تھا مگر اس کے پیچھے منبر و محراب سے منسلک قوتوں کا خوف تھا۔ اس خوف کی لہر ہمیں ذوالفقار علی بھٹو کے دور میں بھی نظر آتی ہے۔ اس کا سب سے بڑا ثبوت وہ آئین ہے کہ جسے اسمبلی سے پاس کروایا گیا تھا۔ اس صورتحال کا اظہار ہمیں غلام عباس کے ایک ناول میں بھی نظر آتا ہے جسے 63-1962 میں شائع کیا گیا تھا اور جس کو اجوکا تھیٹر نے لاہور میں اسٹیج کی صورت میں چند برس پہلے پیش بھی کیا ہے۔ غلام عباس نے اس ناول (دھنک) میں سبز ٹوپیوں والے، سفید ٹوپیوں والے کی اصطلاح بھی استعمال کی مگر کسی نے اس جانب توجہ نہیں دی اور یہ کلچر بغیر حکومتی سرپرستی کے جنگل میں اُگنے والے اشجار کی طرح پروان چڑھتا رہا اور اس کی تراش خراش نہ ہو سکی۔ اب یہ کلچر اس ملک میں اپنی جڑیں مضبوط بنا چکا ہے اور اس کا پیڑ تن آور ہو چکا ہے، حکومت اس کو بانہوں کی لپیٹ میں لینے کی کوشش کرتی ہے مگر اس کا پھیلاؤ کہیں زیادہ ہے۔ اب تو اس کی تراش خراش بھی حکومتی بساط سے باہر ہو چکی، اس کی اپنی ایک قوت بن چکی ہے۔

سچ تو یہ ہے کہ اس ملک میں کہ جسے دو قومی نظریہ کی بنیاد پر حاصل کیا گیا تھا، اب اتنے نظریات میں تقسیم ہو چکا ہے کہ ان نظریات کے ماننے والے متحارب گروہوں کی شکل اختیار کر گئے ہیں۔ یہ متحارب قوتیں جدید ترین اسلحہ جات سے لیس ہیں۔ کہیں ان کا تعلق اسلامی ملکوں اور کہیں بڑی مغربی قوتوں کے ساتھ ہے۔ ہمارے دانشور نہ تو اس کا تعلق یہاں کی مٹی کے ساتھ تہذیب و ثقافت کی سطح پر جوڑ پائے ہیں، نہ ہی یہاں کے ہل اور بیلوں کی جوڑی کہ جسے مجید امجد کی نظموں میں استعمال کیا گیا ہے، اس کا تعلق بنا پائے ہیں۔ تلوار کے ساتھ بھی سیاسی سطح پر ایک علامت کے طور پر پیپلز پارٹی نے تعلق جوڑنے کی کوشش کی تھی، وہ بھی کامیاب نہیں ہو پائی۔ مگر اس انتشار میں مختلف گروہوں کی تشکیل ہو گئی ہے جن میں ہر گروپ اپنا الگ راگ الاپ رہا ہے۔ نظریاتی اور جغرافیائی سرحدیں بھی کوئی خاطر خواہ تہذیبی شناخت کے مسائل کو حل نہیں کر پائیں۔ ہم گھروں کے اندر اسلامی تعلیمات کے مطابق حیا

اور پردے کا ماحول چاہتے ہیں، گھر سے باہر مغربی کلچر کے دلدادہ ہیں اور تہذیبی اور ثقافتی فورم پر اپنی شناخت وادی ، سندھ کی قدیم تہذیب سے جوڑ کر اپنا سر دنیا میں فخر سے بلند کرنا چاہتے ہیں۔ اب اگر کوئی قوم اتنے سارے تضادات کے ساتھ زندہ رہنے پر مجبور ہوگی تو اس کا حال شتر بے مہار کی طرح ہوگا۔ اس کے افراد کی زندگیوں میں سوائے انتشار، بے سمتی اور عدم شناخت کے کچھ نہ ہوگا۔ ایسے معاشروں میں عدم تحفظ، عدم سکون، بدامنی اور بدحالی ہی ہو سکتی ہے۔

(جہان پاکستان، ۲ فروری ۲۰۱۵ء)

رشتے، نقل مکانی اور طرزِ تعمیرات

انسانی رشتوں اور سماجی اقدار میں جب تبدیلیاں آتی ہیں، اس کا اثر ہمارے گردوپیش اور ماحول پر بھی پڑتا ہے۔ ہم چوں کہ رشتوں سے جڑے ہوتے ہیں اس لیے صرف ان تبدیلیوں کو ہی نوٹ کرتے ہیں اور ان کے سبب پیدا ہونے والی دیگر تبدیلیوں کو نظر انداز کر جاتے ہیں۔ ایک خاندان کے افراد تعداد میں جب بڑھ جاتے ہیں، یعنی جب بچے بڑے ہوتے ہیں، ان کی شادیاں ہوتی ہیں اور پھر ان کا آبائی گھر ان کے لیے کافی نہیں رہتا، اگر تو ممکن ہو، اسی گھر میں ایک دو کمرے تعمیر کر لیے جاتے ہیں۔ اگر اس بات کی گنجائش نہ ہو تو کوئی دوسرا مکان کرائے پر یا کہیں خریدا ہوا پلاٹ ہو تو اس پر ایک دوسرے گھر کی تعمیر کا سلسلہ شروع ہو جاتا ہے۔ نئی جگہ پر نئے تعلق، نئی ہمسائیگی، پرانے رشتوں سے دُوری، جیسے معاملات ہماری نجی محفلوں میں زیرِ بحث رہتے ہیں، ایسی ہی ایک صورت حال کا اظہار اس شعر میں بھی کیا گیا ہے:

گھر بدلیں تو کیوں دوست بدل لیتے ہیں اب لوگ
کیا رشتے بھی یاں نقل مکانی کی طرح ہیں

سماجی تبدیلیوں کے ساتھ ساتھ تعمیرات میں بھی وقت کی بدلتی ضروریات کے تحت تبدیلیاں آتی رہتی ہیں۔ ایک نسل سے دوسری نسل تک ان تبدیلیوں کی رفتار اتنی سست اور غیر محسوس ہوتی ہیں کہ معلوم ہی نہیں پڑتا۔ جب لوگ شہر قدیم لاہور میں فصیل کے اندر رہتے تھے، چوں کہ افقی پھیلاؤ کی گنجائش بوجہ فصیل مسدود تھی، اس لیے عمودی جانب تعمیرات کا عمل جاری رہا اور یہ گھر پانچ چھ منزلوں تک بھی تعمیر ہوئے۔ ان کی گلیاں تعمیر در تعمیر کے سبب قائمۃ الزاویہ کے بجائے ٹیڑھی میڑھی تھیں۔ گلیاں تنگ، مکان اونچے، اس لیے یہ گلیاں موسمِ گرما کی دوپہروں میں پیدل چلنے والوں کو سایا مہیا کرتی تھیں۔ بچے سارا دن ان گلیوں میں کھیلتے رہتے اور روز مرہ زندگی کی سرگرمیاں جاری رہتیں۔ گلیوں، کوچوں اور

کٹڑوں کی ان گھمسن گھیریوں میں کئی صدیوں تک کئی نسلیں جوان ہوئیں۔ دن بھر کی مصروفیات کا دائرہ اتنا محدود تھا کہ ایک ہی شہر کے دوسرے محلوں میں کئی لوگ ساری ساری زندگی نہ جا سکتے اور نہ ہی اس کی ضرورت محسوس ہوتی۔ نوجوان شہر کے دروازوں سے باہر نکلتے، کھلی جگہوں پر کھیلتے اور شام اندھیرا پھیلنے سے پہلے گھروں کو لوٹ جاتے۔ ان دروازوں کے باہر یہ سرگرمیاں پروان چڑھتیں اور اگر کوئی پیر فقیر دفن ہوتا تو اس کی خانقاہ پر میلے کا سا سماں بندھا رہتا۔

برصغیر کے ان قدرتی طور پر پھیلنے پھولنے اور توسیع پانے والے شہروں میں پہلی بار شعوری طور پر تبدیلیاں لانے والے انگریز تھے۔ انہوں نے صاف پانی، نکاسی کے لیے زیرِ زمین نالیاں اور کوڑا کرکٹ کو مناسب جگہ پر ٹھکانے لگانے کے لیے میونسپل کارپوریشن کا ادارہ متعارف کروایا۔ مگر اس کے ساتھ شہر کے نواح میں جو بستیاں بسائیں، ان کی ٹاؤن پلاننگ کی گئی۔ ہر پلاٹ کو مربع یا مستطیل صورت میں رکھا گیا تاکہ درمیان میں روایتی صحن اور کم از کم دو جانب گلی ہو۔ اس طرح ہوا اور روشنی کا کمروں میں بندوبست ہو جاتا تھا۔ اس سے پہلے اندرونِ شہر میں کھڑکیاں گھروں کے اندر کی جانب ہی کھلتی تھیں، اس کی دو بڑی وجوہات تھیں۔ پہلی یہ کہ بیرونی حملہ آوروں سے اہلِ خانہ محفوظ رہتے اور دوسری یہ کہ گھر کے اندر سرگرمیوں میں پرائیویسی موجود رہتی۔ زیریں منزل کو عام طور پر مردوں کے لیے مختص کیا جاتا اور بالائی منزلوں پر خواتین اپنے گھر کی مصروفیات میں وقت گزارتیں۔

شہرِ قدیم کے نواح کی اولین جدید آبادیوں میں سڑکیں سیدھی تعمیر کرنا ایک لحاظ سے مجبوری بھی تھی۔ وجہ یہ تھی کہ گھر گھر پانی مہیا کرنے اور فالتو پانی کی نکاسی کے زیرِ زمیں پائپوں کو بچھانے میں سہولت رہے اور یہ کہ گاڑی گھر کی دہلیز تک آ سکے۔ ابھی تک نقشے میں گاڑی کے گھر کے اندر داخل ہونے کا اہتمام نہیں کیا گیا تھا۔ اس نئی اور جدید معاشرت نے گلیوں میں بجلی اور بعد ازاں ٹیلی فون کی تاروں اور کھمبوں کا ایک جال بچھا دیا۔ اس کا نقصان سب سے زیادہ عہدِ قدیم کی ان عمارتوں کو ہوا جو عمارت سازی کے فن کا نمونہ اور ہماری جمالیات کے لیے تسکین کا سبب تھیں۔

پاکستان بننے کے بعد لاہور میں سمن آباد کی بستی ایک پلاننگ کے تحت بسائی گئی۔ یہاں گھروں کی تعمیر میں اس بات کا خیال رکھا گیا کہ یہ ایک دوسرے سے جڑے ہوئے نہ ہوں تاکہ ہوا اور روشنی کا گزر ہو سکے اور اگر کبھی آگ لگ جائے تو یہ آگ ایک گھر سے دوسرے تک نہ پھیل سکے۔ سمن آباد میں کچن اور ٹائلٹوں کی تعمیر بھی گھر کے پچھلے حصے میں رکھی گئی۔ ٹائلٹوں کا ایک دروازہ باہر کھلتا تھا [illegible]

تک فلش سسٹم متعارف نہیں ہوا تھا۔ گھروں کے اس نقشے میں گاڑی تو گھر کے اندر آ گئی اور پورچ میں کھڑی کرنے کا اہتمام بھی شروع ہو گیا مگر ابھی تک فلش سسٹم اور ٹیلی وژن متعارف نہ ہونے کے سبب گھر کے اندر کمروں کی ترتیب ایسی رکھی جاتی کہ ایک کمرہ باہر کی جانب کہ جہاں مہمان وغیرہ یا خاندان سے باہر کے لوگ بیٹھ سکیں اور دوسرے کمرے ایک راہداری میں کھلتے تھے۔ دوسرا اہم عنصر سیڑھیوں کی جگہ تھی۔ گھر کے بیرونی منظر نامہ کو خوبصورت بنانے میں سیڑھیوں نے بہت اہم کردار ادا کیا۔ ان کی تزئین و آرائش اور لوکیشن کا گھر کے ڈیزائن میں خاص خیال رکھا جاتا۔ ایسے گھروں کے پچھلے اور اگلے حصوں میں صحن موجود تھے مگر اس کے باوجود مکینوں کے لیے پارک تعمیر کیے گئے جہاں کرکٹ کھیلنے کے لیے ضرور گنجائش رکھی جاتی۔

علامہ اقبال ٹاؤن کی تعمیر تک آتے آتے گھر کا نقشہ ایک اور بڑی تبدیلی سے دوچار ہوا۔ ملک میں جب ٹیلی وژن متعارف ہوا تو گھر کے نقشے میں ٹی وی لاؤنج کو مرکزی حیثیت حاصل ہو گئی۔ دیگر تمام کمروں کا اس سے براہ راست تعلق قائم کیا جاتا اور دن بھر کی سرگرمیوں کا مرکز ٹی وی لاؤنج قرار پایا۔ اب گھر کا نقشہ ایک پروٹو ٹائپ بن گیا۔ گیٹ میں داخل ہوں، سامنے کار پورچ، پھر ڈرائنگ روم اور اس کے ساتھ ڈائننگ روم اور قریب ہی کچن، جب کہ پیچھے بیڈ روم اور ان سے ملحقہ باتھ روم تعمیر کیے جانے لگے۔ اگر تو گھر کرائے پر دینا ہوتا تو سیڑھیاں داخلی دروازے کے پاس ہی رکھی جاتیں ورنہ زیادہ تر سیڑھیوں کی تعمیر ٹی وی لاؤنج میں کی جانے لگی۔ اس سبب سے سیڑھی تزئین و آرائش کا ایک عنصر بن گئی۔ اس کی ریلنگ (Railing) اور ڈیزائن میں بے شمار تجربات ہوئے تاکہ وہ گھر کی اندرونی خوبصورتی میں اضافہ کا سبب بن سکے۔ مرکزی حصے میں صحن رکھنے کا تصور ختم ہو گیا۔ کمروں کی کھڑکیاں بیرونی جانب کھلنے لگیں۔ گھروں کے ساتھ جڑے گھروں کے سبب ہوا اور روشنی کی دستیابی محدود ہوئی۔ بیرونی دیواروں پر سارا دن سورج کی دھوپ براہ راست پڑنے لگی تو گھروں میں گرمی اور سردی کی شدت بڑھ گئی۔ اس کا حل ہیٹر اور ایئر کنڈیشنر کی صورت میں نکالا گیا۔

گویا بدلتی ہوئی معاشرت اور طرز زندگی نے گھروں کے اندرونی و بیرونی ڈیزائننگ اور ان کی پلاننگ پر اثر ڈالا۔ دو منزلوں سے زیادہ تعمیر پر پابندی کے سبب شہر افقی جانب پھیلتا چلا گیا۔ گھروں میں باہم دوریاں آ گئیں، فاصلے بڑھ گئے اور رشتوں میں بھی وہ گرم جوشی اور استحکام نہ رہا۔ معاشرتی رویے تبدیل ہوئے، انفرادی زندگی کو اجتماعی اور مشترکہ زندگی پر ترجیح ملی اور معاشرہ ایک نئی صورت

اختیار کر گیا۔ ان فاصلوں کو ٹیلیفون اور موبائل نے کم کرنے کی کوشش کی مگر اس سے صرف آواز کا رشتہ ہی قائم ہو سکا جو ایک مثالی معاشرے کے لیے ناکافی ثابت ہوا۔ لوگ جب ایک گھر سے دوسرے گھر میں منتقل ہوئے تو پرانے رشتے بھولنے لگے اور نئی دوستیاں پروان چڑھنے لگیں مگر اس تعلق داری میں اب کئی مفادات اور ضرورتیں بھی در آئی تھیں۔ آج کے انسان کی تنہائی اور بے گانگی کے المیے نے اسی طرز معاشرت سے ہی جنم لیا ہے۔

(نئی بات، ۳۰ جون ۲۰۱۵ء)

شہر، شہری اور نئی جمالیات

انسان نے جب سے شعور کی منزلیں طے کی ہیں، وہ اپنے اردگرد دور دور تک دیکھتا ہے اور حیرت میں مبتلا رہتا ہے۔ یہ حیرت اس پر نئے نئے جہانِ معانی آشکار کرتی رہتی ہے۔ یہ زمین جس پر وہ چلتا ہے، یہ آسمان جس پر اسے کہکشائیں نظر آتی ہیں، ان کے حجاب اٹھانے میں سرگرداں یہ انسان اپنی صلاحیتوں کو آزمائش میں ڈال دیتا ہے۔ انسان کے لیے روزِ ازل سے اپنی زندگی کا دفاع ایک اہم مسئلہ رہا ہے۔ ابتدا میں اس نے غاروں میں پناہ لی۔ یہ تنگ و تاریک غار اسے ایک جانب موسموں کی شدت سے بچاتے تھے تو دوسری جانب جنگلی جانوروں سے اسے تحفظ حاصل ہوتا تھا۔ اس کے بعد جب آگ سے انسان کی واقفیت ہوگئی اور وہ اس کے استعمال سے واقف ہوگیا تو اس نے راتوں کو اپنے اردگرد آگ کا حصار جلا کر سونا شروع کر دیا۔ اس سے ایک تو جنگلی جانور اس کے قریب نہیں آتے تھے اور دوسرا سردیوں کی شدت سے وہ محفوظ رہتا تھا۔ یہ انسان کی تہذیب و تمدن کا ابتدائی دور تھا۔ اسے انسانوں سے نہیں جنگلی جانوروں اور ان کی فطرت سے خوف رہتا تھا۔ فطرت ہمیشہ اس کے خلاف برسرِ پیکار رہتی اور وہ فطرت کو اپنی دسترس میں کرنے میں لگا رہتا۔ یہ کشمکش کئی صدیوں تک چلتی رہی۔

اصل مسائل انسان کے لیے اس وقت شروع ہوئے جب اس جیسے دوسرے انسانوں نے اس پر حملہ کرنا شروع کیا۔ ابتدا میں یہ حملے اور لڑائیاں صرف اناج وغیرہ کو چھیننے تک ہی محدود رہیں اس لیے کہ اس وقت زندہ رہنے کے لیے صرف اناج ہی بنیادی شے تھا۔ باقی اشیا جو انسان کی زندگی سے جڑی ہوئی ہیں، بہت بعد میں اس کی ترجیحات میں آئیں۔ زلزلے سے جب عمارتیں گرنے لگیں تو ماہرین نے بلند و بالا عمارتوں کی بنیادوں میں اس بات کا اہتمام شروع کر دیا کہ جب زلزلے کے جھٹکے لگیں تو ان عمارتوں میں ایسی لچک ہونا چاہیے کہ وہ گرنے سے محفوظ رہ سکیں۔ جاپان کہ جہاں زیادہ زلزلے

آتے ہیں، ایسی عمارتیں تعمیر کی گئی ہیں جو زلزلے کے جھٹکوں کے باعث پنڈولم کی طرح اس وقت تک جھولتی رہتی ہیں، جب تک ان جھٹکوں کا اثر ختم نہیں ہو جاتا اور یہ عمارتیں ساکن نہیں ہو جاتیں۔ اسی طرح زیادہ بارشیں ہونے کی صورت میں جب سیلاب بستیوں کا رخ کر لیتا اور شہر کے شہر سیلابی ریلوں میں بہہ جاتے اور انسانی زندگیاں ان آبی لہروں کی نذر ہو جاتیں تو اس کے لیے انسان نے سیلابی ریلوں کے سامنے بند باندھنے شروع کر دیے اور اضافی پانی کو ڈیموں میں سٹور کر کے زراعت اور بجلی پیدا کرنے کے کاموں میں استعمال کرنا شروع کر دیا۔ فطری مظاہر سے تو انسانی آبادیوں کو سال کے کچھ ایام میں خطرہ ہوتا تھا مگر انسانوں کو انسانوں سے خطرہ ہر وقت رہتا۔ کئی کئی دہائیوں تک جنگیں چلتیں، لاکھوں انسانی جانوں کا ضیاع ہو جاتا اور بادشاہ طاقت کی اس لڑائی میں مصروف رہتے۔ بنیادی جھگڑا تو قدرتی ذرائع پر قبضہ کرنا ہی ہوتا تھا مگر معلوم نہیں انسان کی سرشت میں خون ریزی کا یہ مادہ کب اور کیسے رکھ دیا گیا۔

انسانی ترقی کے ساتھ ہی لڑائیوں اور جنگوں کی نوعیت بھی بدلتی رہی۔ پہلے پہلے پتھروں کو مشین سے قلعوں کی دیواروں پر پھینکنے کا سلسلہ شروع ہوا۔ اس سے قلعوں کی دیواریں ٹوٹ جاتیں اور فوجیں قلعے میں داخل ہو کر قبضہ کر لیتیں۔ اس عہد میں قلعے ہی شہر کی شکل و شباہت کا تعین کرتے تھے۔ یہ قلعے اور شہر عام طور پر دریاؤں کے کنارے تعمیر کیے جاتے تھے۔ دریاؤں کی موجودگی کو حفاظت کے حصار کے طور پر استعمال کیا جاتا تھا۔ دریا کے پار دشمن کی فوجیں مورچہ بند ہو جاتیں اور جیسے ہی موقع ملتا، دریا اُترتا تو حملہ کر دیا جاتا۔ اس عہد میں قلعوں کے گرد خندقیں کھود کر اور ان میں پانی بھر کر بھی حفاظتی حصار تیار کیے جاتے تھے۔ شہروں کے ارد گرد فصیلوں کی تعمیر نے دشمنوں اور حملہ آوروں سے حفاظت کا ایک اور انداز روشناس کروایا۔ ان فصیلوں میں سے شہر میں داخلے کے لیے دروازے ہوتے تھے جہاں نگران یا نگہبان چوبیس گھنٹے موجود رہتے اور ہر روز صبح فجر کے وقت ان دروازوں کو کھولا جاتا اور عشا کی نماز کے بعد بند کر دیا جاتا۔ اگر دروازے کا نگہبان دشمنوں سے ساز باز کر لیتا اور دروازہ کھول دیتا تو حملہ آوروں کے لیے بہت آسانی ہو جاتی۔ ان قلعوں اور فصیلوں پر دشمن کو دور سے دیکھنے کے لیے چوکیاں بنائی جاتیں جہاں ہمہ وقت سپاہی موجود رہتے۔ دور سے جب دشمن کی فوجوں اور ان کے گھوڑوں کی گرد دکھائی دیتی، بادشاہ کو اس سے آگاہ کیا جاتا اور پھر اپنی حفاظت کا بندوبست کر لیا جاتا۔

توپ کی ایجاد نے قلعہ بند ہونے والی فوجوں کے حفاظتی حصار کو توڑ دیا۔ توپوں کے ذریعے پہلے

آتش گیر مادہ اور پھر دھماکہ خیز مواد دشمن پر پھینکا جاتا جس سے ہر طرف آگ لگ جاتی۔ جنگی جہازوں کی ایجاد نے انسان کا انسان پر حملے کے تناظر کو بہت وسیع کر دیا۔ جنگی جہاز اڑتے ہوئے آتے اور اپنے دشمن کی آبادیوں پر آگ کا ایک دریا بچھاتے چلے جاتے۔ ان جنگی جہازوں کو زمین سے نشانہ بنا کر بعض اوقات گرا لیا جاتا۔ اس خطرے سے بچنے کے لیے میزائل کی ایجاد ہوئی جو کئی کلومیٹر تک مار کرتا تھا۔ جنگی جہازوں کے حملوں سے بچنے کے لیے سائرن بجائے جاتے، مورچے کھودے جاتے اور راتوں کو بلیک آؤٹ کیا جاتا۔ ان تمام کوششوں کے اثرات شہروں اور شہریوں پر پڑتے تھے۔ پہلی اور دوسری جنگِ عظیم میں ان جنگی جہازوں نے لڑائی کا نقشہ ہی بدل کر رکھ دیا۔ حالیہ عراق اور افغانستان میں امریکی جنگی جہازوں کے آگ برسانے کے مناظر ٹیلی وژن پر دکھائے جاتے رہے ہیں۔ ڈرون کی ایجاد نے اس خطرے سے بھی نجات دلا دی اور دشمن ملک کی سرحدوں کے اندر جہاز لے جانے والی جانیں بھی محفوظ ہو گئیں اس لیے کہ ڈرون کے اندر کوئی پائیلٹ نہیں بیٹھتا تھا۔

ان تمام جنگوں کے اثرات شہروں اور دیہاتوں پر پڑے ہیں۔ آج شہروں کے اردگرد فصیلیں یا خندقیں نہیں کھودی جاتیں مگر ہر اہم اور بڑی عمارت کے گرد فصیل نما چار دیواری بنائی جاتی ہے۔ ہر اہم ادارے کے کمپلیکس کی چار دیواری میں چاروں جانب آبزرویشن پوسٹیں بنائی جاتی ہیں جہاں اسلحہ لیے ایک یا زائد سپاہی کھڑے رہتے ہیں۔ عمارتوں میں ہنگامی اخراج کے لیے خصوصی راستے بنائے جاتے ہیں۔ عمارت کے مکینوں کو مہینے میں ایک بار ہنگامی اخراج کی تربیت کے لیے عملی مظاہرہ کرنا ہوتا ہے۔ تعلیمی اداروں، عوامی عمارتوں اور دفاتر کی حفاظت کے لیے سیکیورٹی گارڈوں کی ایک متوازی فوج تشکیل دی گئی ہے، جو ہمہ وقت چوکس رہتی ہے۔ گاڑیوں کی چیکنگ کے جدید ترین طریقے اختیار کیے جاتے ہیں۔ کلوز سرکٹ ٹیلی وژن اور کیمرہ جات کی تنصیب نے بھی کافی حد تک اچانک ہو جانے والے حملہ آوروں کی روک تھام کی ہے۔ شہر کے مختلف علاقوں میں پولیس ناکے لگائے، خودکش حملہ آوروں کی تلاش میں رہتی ہے۔ انسانی زندگی کی حفاظت کے ان جدید ترین طریقوں نے شہروں کی جمالیات پر بہت برا اثر ڈالا ہے۔ شہروں کی فضا اور ماحول تبدیل ہو گئے ہیں۔ اب حکومتی اداروں کو سرحدوں کے باہر دشمن کو روکنا کافی نہیں بل کہ سرحدوں کے اندر پیدا ہو جانے والے دشمنوں سے نمٹنے کے لیے بھی منصوبہ بندی کرنا ہے۔ یہ تمام اقدامات اور ٹیلی وژن چینل کی بریکنگ نیوز کی دوڑ ہر وقت شہر پر خوف و دہشت کی فضا مسلط رکھتی ہے۔ اس خوف و دہشت کی فضا

میں ہماری نئی نسلیں پروان چڑھ رہی ہیں۔ان کی نفسیات اور ان کے اندر جس عدم تحفظ کے شدید احساس نے جنم لیا ہے، اس کے لیے ابھی ہم نے سوچنا بھی نہیں شروع کیا۔عدم تحفظ کا شکار یہ نسلیں جب پوری طرح سے حکومتی اور شہری معاملات کو سنبھال لیں گی تو کیسی قوم تشکیل پائے گی، ابھی ہمارا تخیل اس جانب پر پرواز کھولتے ہوئے ڈرتا ہے مگر ہم کب تک کبوتر کی طرح حقائق سے آنکھیں بند کیے اپنے ڈربوں میں پڑے رہیں گے۔یہ ڈر کہیں ہم سے پرواز کی صلاحیت ہی نہ چھین لے۔

(جہان پاکستان، ۱۸ اپریل ۲۰۱۵ء)

منہاج سے میٹرو تک

'منہاج' کا لفظ نہج سے مشتق ہے اور اس کے معنی 'راستہ' کے ہیں۔ عربی زبان میں 'صراطِ مستقیم' کا لفظ 'سیدھا راستہ' کے معنوں میں استعمال ہوتا ہے۔ بہتر انسانی معاشرے، احسن سماجی رشتوں اور دنیا و آخرت میں فلاح کے لیے 'صراطِ مستقیم' اختیار کرنے کے لیے بار بار کہا گیا ہے۔ اس حوالے سے دیکھا جائے تو انسانی سماج اور اس کی تاریخ میں 'راستے' کی بڑی اہمیت رہی ہے۔ راستے ہی ایک بستی میں گھروں کو آپس میں ملاتے ہیں، ایک دوسرے تک رسائی دیتے ہیں۔ سیدھا رستہ ہو تو اس پر چلنے والا آسانی محسوس کرتا ہے اور اگر اوپر سے چکر لگا کر منزل تک پہنچنا پڑے تو انسانی اعصاب اس غیر ضروری سفر سے تھکن کا شکار ہو جاتے ہیں۔ ایسی ہی صورتِ حال نظریات اور مذاہب میں بھی ہوتی ہے۔ اگر بات سیدھے سبھاؤ کی جائے تو سب کی سمجھ میں آجاتی ہے، اگر اس میں انجھاؤ پیدا کر دیا جائے تو سننے والا اضمحلال کا شکار ہو جاتا ہے۔ ایک گھر کو دوسرے گھر سے، ایک بستی کو دوسری بستی سے، ایک شہر کو دوسرے شہر سے اور ایک ملک کو دوسرے ملک سے ملانے والے یہ راستے ہی ہوتے ہیں جو زمین پر شریانوں کی طرح پھیلے ہوتے ہیں۔

پہلے پہل جب زمینی یا بحری سفر ہوتا تھا تو راہزنوں اور بحری قزاقوں کو خدشہ رہتا تھا۔ یہ راہزن اور بحری قزاق قافلوں اور جہازوں کی تاک میں رہتے تھے کہ کب موقع ملے اور وہ لوٹ لیں۔ راجہ داہر کے دور میں بھی ایسے بحری قزاقوں کے بارے جب شکایت کی گئی اور اس نے معذوری ظاہر کر دی جس کی وجہ سے محمد بن قاسم دیبل کے راستے ہندستان میں داخل ہوا۔ زمینی راستوں پر کارواں چلتے تھے۔ لوگوں کے یہ قافلے زیادہ تر کاروباری مقاصد اور بعض اوقات زیاراتِ مقدسہ یا حج کے لیے روانہ ہوتے تھے۔ اس عہد میں ٹھگوں کا بھی بہت شہرہ تھا۔ یہ ٹھگ ان راستوں پر چلنے والے قافلوں میں مسافروں کا روپ دھار کر شامل ہو جاتے اور پھر کسی مناسب موقع پر مسافروں کا قیمتی سامان لوٹ

کر چلتے بنتے۔ راہزنی کی ان وارداتوں میں ہندستان میں ڈاکو بھی ہوتے تھے جو گھوڑوں پر آتے اور قافلوں کو لوٹ کر بھاگ جاتے۔ انگریزی عہد میں جب ریل گاڑی متعارف ہوئی تب بھی ان گھوڑوں کی مدد سے چلتی ریل گاڑی پر کئی وارداتیں ہوئیں جو آج کل بھی اس عہد کی فلمی کہانیوں میں دکھائی جاتی ہیں۔ عبدالقادر جیلانیؒ اوائلِ عمری میں ایسے ہی ایک قافلے میں جا رہے تھے اور ان کی والدہ نے اُن کی قمیص میں کچھ رقم سی دی تھی کہ ڈاکو لوٹ نہ سکیں۔ جب قافلے پر ڈاکوؤں نے حملہ کیا اور عبدالقادر جیلانیؒ سے پوچھا کہ کیا تمہارے پاس کچھ ہے تو آپ نے کہا کہ میرے پاس رقم ہے۔ ڈاکو نے تلاشی لی مگر رقم کہیں برآمد نہ ہوئی تو ڈاکو آپ کو اپنے سردار کے پاس لے گیا۔ استفسار پر آپ نے بتایا کہ میری ماں نے یہ رقم میرے کرتے میں سی دی تھی اور یہ یہاں ہے۔ ڈاکو بہت حیران ہوا اور پوچھا کہ اگر تم یہ بات نہ بتاتے تو تمھاری رقم بچ سکتی تھی۔ اس آپ عبدالقادر جیلانیؒ سے بولے کہ رقم تو بچ جاتی مگر جھوٹ بولنے پر جو سزا روزِ قیامت ملتی تو اللہ کے عذاب سے تو نہ بچ پاتا۔ آپ کی سوچ اور بات کا یہ اثر ہوا کہ ڈاکوؤں کے سردار کی کایا کلپ ہو گئی۔

اس بات کو صراحت سے پیش کرنے کا مقصد یہ ہے کہ انسانی زندگیوں میں راستوں کا بہت کردار رہا ہے۔ ان راستوں کے کناروں پر بادشاہوں نے سرائے تعمیر کروائیں، مسافروں کی سہولت کے لیے کنویں بنوائے، قوس مینار تعمیر کیے تاکہ مسافروں کو راتوں میں سفر کرنے میں سہولت رہے اور وہ راستہ نہ بھولیں۔ شاعروں نے سب سے زیادہ راستوں کے بارے میں اشعار میں کہے ہیں:

یکجا رہے ہیں صدیوں سے دو نیم کر دیا
اس راستے نے شہر کو تقسیم کر دیا

ان راستوں کو اپنی منزل تک لے جانے میں دریاؤں، ندی نالوں پر پلوں کی تعمیر نے انجینئرنگ کے میدان میں انقلاب برپا کیا۔ لکڑی اور لوہے سے بنائے جانے والے پل سیمنٹ اور سریے کی ایجاد کے بعد کنکریٹ سے بننے لگے۔ پل کے نیچے سے گزرتے ہوئے پانی نے ہماری معاشرت اور تخلیقی ادب کو نئے موضوعات دیے۔ نئے محاورے بنے: 'پلوں کے نیچے سے پانی کا بہہ جانا' مطلب تب تک بہت وقت گزر چکا ہوگا۔ دریا کے دو کناروں کو ملانے کے لیے پل بنانے کا عمل علامتی سطح پر شاعری میں بھی پیش کیا گیا:

دریا کے دو کنارے ملانے کے واسطے
بانہوں میں پل بنانے کی ہمت نہیں رہی

جب ایک سے زیادہ راستے بننے لگے تو یہ راستے ایک دوسرے کو قائمۃ الزاویہ کاٹتے بھی تھے جس کے سبب چورستے (Crossing) بنے۔ ان چورستوں کی انسانی زندگی کی تاریخ میں بہت اہمیت رہی ہے۔ ان چورستوں پر انسانوں کے اکٹھ ہوتے تھے، سماجی زندگی کی رونقیں لگتیں۔ مظاہرے ہوتے، انقلاب آتے اور یہ عوامی چورستے (Public Square) انقلابیوں اور بادشاہوں کو پھانسی دینے کے لیے استعمال ہوتے تھے۔ انقلاب فرانس میں ایسے ہی ایک چوراہے میں بادشاہ کے منہ میں گھاس ٹھونسی گئی تھی اور اسے ہلاک کر دیا گیا تھا۔ رستوں سے چورستوں تک آتے آتے انسانی سماج اور شہری معاشرت نے بہت سی ترقی کر لی تھی۔ پہلے شہروں میں لمبی لمبی گلیاں ہوتی تھیں اور اس کے اطراف گھر ہوتے تھے۔ ان گلیوں میں ہی دروازے کھلتے اور کھیل تماشے ہوتے، رسم و رواج اور تہواروں کے مطابق مختلف سرگرمیاں انعقاد پذیر ہوتیں۔ جب تک انسان پیدل چلتا تھا یا گھوڑوں پر سواری کرتا تھا تب تک یہ راستے ایسے پیچیدہ اور دشوار گزار نہ ہوتے تھے۔ جب سواری کے لیے گاڑی اور موٹر سائیکل آ گئی تو یہ راستے سڑکوں کی شکل اختیار کر گئے۔ گاڑی کی تیز رفتاری نے ٹریفک انجینیئرنگ کے شعبے کو جنم دیا۔ رستے پہلے چورستے بنے، پھر راؤنڈ اباؤٹ (Round About) متعارف ہوا اور ٹریفک سگنل آ گئے۔ نئے قوانین، نیا کلچر، ٹھہریے، دوسرے کو گزرنے دیجیے، اپنی باری کا انتظار کیجیے، سرخ بتی، پیلی بتی اور سبز بتی کے اشارے پر لوگ رکنا اور چلنا سیکھ گئے۔ ٹریفک پولیس کا ملازم، جہاں اشارے نہیں ہوتے، بازوؤں اور ہاتھوں کی مدد سے ٹریفک روکتا اور چلاتا ہے۔ بازوؤں کو کس زاویے پر حرکت دینا ہے، کتنے وقفے بعد ٹریفک کو رکنے اور چلنے کا اشارہ دینا ہے، اس کی ٹریننگ ہونے لگی۔

جب ٹریفک لوڈ بڑھ گیا، اشاروں اور ٹریفک سارجنٹ سے ٹریفک کنٹرول نہ ہو پائی تو سگنل فری فلائی اوور (Signal Free Fly Over) متعارف ہو گیا۔ ایک چوک یا چورستے سے گزرتے ہوئے اب آپ کو رُکنے کی ضرورت نہیں ہے۔ آپ نے سیدھا جانا ہے تو انڈر پاس (Under Pass) سے گزر جائیں۔ دائیں بائیں مڑنا ہے تو فلائی اوور سے بغیر رکاوٹ کے گزر جائیں۔ بات یہاں تک نہیں رُکی، میٹرو بس اور میٹرو ٹرین آ گئی۔ زمین سے چالیس فٹ اوپر یا زیر زمین چالیس فٹ، بغیر کسی

رکاوٹ کے یہ میٹرو ٹرین ہواؤں کی طرح دوڑتی پھرتی ہے۔ بس یوں سمجھ لیں کہ جس طرح جہاز فضاؤں میں انتہائی شارٹ کٹ کے ساتھ منزل تک پہنچتے ہیں اسی طرح شہر کے رستوں، چورستوں اور فلائی اوور کے بغیر ہی نہایت کم وقت میں آپ ٹیوب ٹرین میں بیٹھ کر ایک جگہ سے دوسری جگہ چند منٹوں میں پہنچ جاتے ہیں۔ سفر بہت ہی ذاتی اور انفرادی ہو گیا ہے۔ اسی طرح مذہبی، معاشرتی اور معاشی نظریات بھی بہت ذاتی ہو گئے ہیں۔ جب تک یہ نظریات ایک دوسرے کو مختلف زاویوں سے کاٹتے رہے، رستے، چورستے بنتے رہے، لڑائیاں ہوتی رہیں، جنگیں انسانی زندگیوں کو نگلتی رہیں۔ جو لوگ نظریاتی سطح پر بھی، رُکو، راستہ دو، اور 'پہلے آپ گزر جائیے' کی پالیسی پر گامزن رہے، ان معاشروں میں امن وامان اور سکون رہا مگر جب نظریات کا ٹکراؤ ہوا، چورستوں کی طرح محاذ آرائی (Confrontation) ہوئی، وہاں مسائل پیدا ہوئے۔ مگر جب سے انسان اس جدید دور سے آگے نکل کر مابعد جدیدیت کے عہد میں داخل ہوا ہے، یوں لگتا ہے انسانی سوچ بھی فلائی اوور کی طرح اس مقام پر آن پہنچی ہے کہ دوسرے سے ٹکرائے بغیر اپنے اپنے فلائی اوور پر سے نہایت سرعت سے گزر جانے کی سہولت پیدا ہو گئی ہے۔ آپ نے سیدھا جانا ہے، دائیں اترنا ہے، بائیں جانا ہے، کسی بھی چوراہے پر رکے بغیر، آپ اپنے راستے پر جا سکتے ہیں۔ یہی مابعد جدیدیت ہے۔

(نئی بات، ۲۰ اپریل ۲۰۱۶ء)

اورنج لائن میٹرو ٹرین منصوبہ: دو سوال

پرنٹ اور الیکٹرونک میڈیا میں آج کل لاہور شہر میں اورنج لائن میٹرو ٹرین پروجیکٹ کے سلسلے میں مختلف طرح کی آرا سننے میں آ رہی ہیں۔ ایک لحاظ سے عوام اور ماہرین میں یہ شعور و آگاہی کا ایک اہم مرحلہ بھی ہے ورنہ اس سے قبل تو اس موضوع پر بات ہی نہیں ہو رہی تھی۔ دس سال پہلے جب لاہور ہائی کورٹ کی عمارت کے مغربی حصے کو گرایا گیا تب بھی ایسا ہی شور شرابا پڑا تھا اور اس کا نتیجہ یہ نکلا کہ اس وقت کی عدالت عالیہ کی مجاز اتھارٹی کی خواہش کے خلاف عمارت کے اس حصے کو ویسا ہی بنانا پڑ گیا جیسے وہ ۱۱۸ سال پہلے بنائی گئی تھی۔ دوبارہ بنایا گیا عمارت کا یہ حصہ اس بات کا ثبوت تھا کہ اب بھی ویسا کام ہو سکتا ہے جیسے کئی صدیاں پہلے ہوتا تھا۔ آج بھی ہمارے پاس ویسے کاری گر موجود ہیں مگر ہمیں ان کے بارے میں معلوم نہیں۔ اس وقت بھی عام کاری گروں سے جب یہ کام کروایا گیا تو ان کاری گروں نے خود کو بھی دریافت کیا تھا اور انہیں معلوم ہوا تھا کہ ان کے ہاتھوں میں جادو ہے اور جادو کی اس چھڑی کو گھما کر انہوں نے انگریزی عہد میں اینٹوں کی ڈیزائننگ کے خوبصورت کام کو دوبارہ کیا تھا۔ کمیونیکیشن اینڈ ورکس ڈیپارٹمنٹ کے جس ٹھیکیدار نے یہ عمارت بنائی تھی اسی نے ساتھ ہی واقع ایڈووکیٹ جنرل کے دفتر کی عمارت بھی بنائی مگر دونوں میں ایک فرق تھا۔ یہاں اس پراجیکٹ کی تکمیل کے لیے ایک ریذیڈنٹ آرکیٹیکٹ کی تعیناتی کی گئی تھی مگر ایڈووکیٹ جنرل کی عمارت کی تعمیر کی نگرانی کے لیے ریذیڈنٹ آرکیٹیکٹ موجود نہیں تھا۔ پوری عمارت میں ایک آرچ بنانا تھی، وہ بھی درست نہ بن سکی۔ مگر کمیونیکیشن اینڈ ورکس ڈیپارٹمنٹ نے اس سے کچھ نہیں سیکھا۔

انگریزی عہد میں جب ریلوے ٹریک بچھایا جا رہا تھا اس وقت بھی شاہدرہ میں واقع جہانگیر اور نور جہاں کے مقبروں کے درمیان میں سے ریلوے ٹریک گزارا گیا مگر کسی نے صدائے احتجاج بلند نہیں کی۔ اس ٹریک نے ایک تاریخی کمپلیکس کو دو حصوں میں آج بھی تقسیم کر رکھا ہے اور گذشتہ ڈیڑھ سو

سالوں سے دن میں کئی بار پاکستان ریلوے کی گاڑیاں دندناتی ہوئی وہاں سے گزر رہی ہیں۔ زمین پر کھڑے لوگ اپنے پیروں میں زمین کی لرزش کو محسوس کرتے ہیں۔ جب ٹرین گزرتی ہے تو تیز ہوا کے بھونکے سے جو پریشر بنتا ہے، خود کو اس کے دباؤ سے گرنے سے بچاتے ہیں۔ شاہدرہ میں شاہ جہان کے عہد میں بنائے گئے جہانگیر، نور جہان اور آصف الدولہ کے قدیم مقبرے احتجاج کی تصویر بنے کھڑے ہیں۔ مسجد دائی انگہ کی شاہجہانی عہد کی یادگار لاہور ریلوے سٹیشن پلیٹ فارم نمبر ۲ کے ساتھ ملحقہ ہے۔ اسی طرح لاہور ریلوے ورکشاپ گڑھی شاہو کی حدود کے اندر مغلیہ عہد کی کئی یادگاریں اور مقبرے (مزار دائی انگہ، ڈیوڑھی گلابی باغ) عدم توجہی کا شکار، ہماری بدتہذیبی اور جہالت کی دلالت کرتے نظر آتے ہیں۔ لاہور تا دہلی ریلوے ٹریک کے ساتھ آصف جاہ کا مقبرہ اور کئی دیگر آثار ہماری عدم توجہی پر ماتم کناں حالتِ خستہ میں سرنگوں ہیں۔ آج ۳۵۰ سال سے زائد پرانی درجنوں عمارات ایک مرتبہ پھر ٹرین ٹریک کی زد میں ہیں مگر اب کی بار یہ اورنج لائن میٹرو ٹرین منصوبہ ہے کہ جسے عوام الناس کو سفری سہولیات مہیا کرنے کے لیے بنایا جا رہا ہے۔ یہ کسی کمپنی حکومت کے مفادات کے حصول کی خاطر نہیں اور نہ ہی اسے بچھانے والے دیارِ غیر سے آئے ہیں۔ آج کی ملکی اور سیاسی صورت حال بالکل الگ ہے۔

۱۸۵۶ء میں ڈائریکٹر جنرل آف آرکیالوجیکل سروے آف ناردرن انڈیا، جنرل الیگزینڈر کننگھم ہڑپہ آئے جہاں ان کو اس دور کی مہروں کی تلاش لائی تھی ان کی ملاقات مسٹر جان اور مسٹر ولیم برنٹن (Brunton) سے ہوئی۔ یہ ریلوے انجینئر لاہور اور کراچی کے درمیان ریلوے لائن بچھانے کا کام کر رہے تھے۔ جب یہ لوگ ہڑپہ پہنچے تو وہاں پتھر میسر نہیں تھا کہ وہ ریلوے ٹریک کی بنیادوں میں ڈال سکتے۔ مقامی لوگوں سے استفسار پر پتہ چلا کہ یہاں قریب ایک پرانی آبادی کے آثار ہیں جہاں بے شمار پرانی اینٹیں موجود ہیں۔ آبادی میں بھی اگر کسی نے گھر بنانا ہوتا ہے تو وہاں سے اینٹیں لے آتا ہے۔ جان اور ولیم برنٹن نے دیکھا، وہاں واقعی پرانے کھنڈرات میں بے شمار اینٹیں تھیں۔ انہوں نے کم وبیش ۱۵۰ کلومیٹر لمبی ایسٹ انڈیا ریلوے کی پٹڑی کی بنیادوں میں ان آثار سے اینٹیں نکال کر استعمال کر لیں۔ ۶۶ سال کے بعد جب جان مارشل (22-1921) نے موئن جو داڑو اور ہڑپہ میں کھدائی کی تو پتہ چلا کہ یہاں پانچ ہزار سال پرانی تہذیب کے آثار ہیں۔ ہماری آنکھوں کے سامنے ایسٹ انڈیا ریلوے لائن نے مغلیہ عہد کے شاہدرہ کمپلیکس کو دو حصوں میں تقسیم کر دیا، موئن جو داڑو اور ہڑپہ کے پانچ ہزار سال پرانے تہذیبی آثار کو ریلوے لائن کی پٹڑی کی بنیادوں میں ڈال دیا گیا اور اب ڈیڑھ سو سال بعد ایک بار

پھر یہ ریلوے لائن مغل بادشاہ شاہ جہان کے عہد کے آثار کے انہدام کے لیے آن پہنچی ہے۔ آج ہم آزاد ہیں، با اختیار ہیں اور باشعور ہیں۔ اپنے فیصلے خود کر سکتے ہیں مگر پھر بھی نتائج وہی نکل رہے ہیں جو انگریزی استعمار کے دور میں نکلے تھے، سوال یہ ہے کہ آخراب کی بار ایسا کیوں ہو رہا ہے؟

انگریزی عہد میں ہم اپنی لاعلمی میں مارے گئے اور ہم اپنے اثاثوں کی حفاظت نہ کر سکے اور اب جب کہ ہمارے پاس تحفظِ آثار کے قوانین بھی موجود ہیں مگر انہیں ہم سے پوشیدہ رکھ کر کچھ تہذیب دشمن قوتیں اپنے تجارتی مقاصد حاصل کرنے میں کامیاب ہوتی نظر آ رہی ہیں۔

وزیر اعلیٰ پنجاب کا یہ اعلان اپنی جگہ درست ہے کہ انہوں نے درجنوں بار اورنج لائن میٹرو ٹرین کے اجلاس میں پوچھا ہے کہ کہیں ہم اپنے قدیم آثار کو تو نقصان نہیں پہنچا رہے اور ہر بار ان کے کاسہ لیس یہ جواب دیتے چلے آئے ہیں کہ ایسا نہیں ہے، یہ محض مخالف سیاسی قوتیں اپنی سیاست چمکانے اور عوام کو ان سہولیات سے محروم کرنے کے لیے پراپیگنڈا کر رہی ہیں۔ وطن عزیز کے ان تہذیب و تمدن کے دشمن کاسہ لیسوں سے میرے دو سوال ہیں۔ پہلا سوال یہ ہے کہ انہوں نے اپنے تیار کردہ EIA میں صرف Antiquity Act 1975 کا حوالہ دیا ہے کہ جو زیادہ تر میوزیم میں رکھے گئے نوادرات کی حفاظت کے مقصد کو سامنے رکھتا ہے جب کہ حکومت پنجاب کا محفوظ آثار کا 1985ء کا آرڈیننس کہ جو ہمیں بتاتا ہے کہ محفوظ آثار کی فہرست میں موجود عمارات کے چاروں طرف ۲۰۰ فٹ کی حدود کے اندر کسی قسم کی تعمیر و تبدیلی کے لیے قید اور جرمانہ یا دونوں سزائیں بیک وقت دی جا سکتی ہیں، اس آرڈیننس کو EIA کا حصہ کیوں نہیں بنایا گیا؟ میرا دوسرا سوال ان ماہرین سے یہ ہے کہ انہوں نے EIA میں Steak Holders کی فہرست میں جن لوگوں سے ملاقاتیں کرنا تھیں، ان میں محکمہ آثار قدیمہ اور لاہور کنزرویشن سوسائٹی کے ماہرین کے نام کیوں شامل نہیں ہیں؟ پنجاب میں محکمہ آثار قدیمہ ہی ان آثار کی حفاظت اور تزئین و آرائش کی بحالی کا واحد با اختیار ادارہ ہے مگر اس کو اس پراجیکٹ سے دانستہ دور رکھا گیا۔ جناب وزیر اعلیٰ پنجاب! اصل مسئلہ کی جانب ہم نے آپ کی توجہ دلا دی ہے اپنی ٹیم میں ایسی کالی بھیڑوں کو تلاش کریں اور ان کی جہالت کی بھینٹ لاہور شہر کے بچ جانے والے محفوظ آثار کو نہ چڑھائیں ورنہ آنے والے وقت میں تاریخ آپ کو اپنے صفحات پر ہلاکو خان کے متوازی جگہ دے گی۔

(نئی بات، ۱۰ نومبر ۲۰۱۵ء)

اورنج لائن میٹرو ٹرین

تبدیلی تو آ کر رہے گی

صنعتی ترقی کے بعد شہری منصوبہ بندی میں بھی انقلاب آیا اور قصبوں اور شہروں میں بسنے والوں کو رہائش کی بنیادی سہولتوں کی فراہمی کے بارے میں سنجیدگی سے سوچا گیا۔ مگر اس وقت تک بغیر منصوبہ بندی کے شہروں کی بے لگام توسیع اس قدر ہو چکی تھی کہ موجودہ میسر صورت حال میں تقریباً ناممکن تھا کہ بغیر بڑی تبدیلی کے پیرس جیسے بڑے اور قدیم شہروں میں جدید سہولیات فراہم کی جاسکیں۔ مگر یہ بڑی تبدیلی کون لائے گا؟ ایسے ہی تھا جیسے بلی کے گلے میں گھنٹی کون باندھے گا؟ مگر وقت اور حالات ایسا رخ اختیار کر لیتے ہیں کہ اتنی بڑی تبدیلیاں ممکن ہو جاتی ہیں۔ انیسویں صدی جنگ و جدل اور آمریت کی صدی تھی۔ اسی صدی میں ((1809-91 ہاس مین (Haussmann) پیدا ہوا جس نے ایک آمر کی گود میں بیٹھ کر پیرس جیسے گنجان آباد شہر کی عمارتوں کو کیک کی طرح کاٹ کر سڑکوں کو کشادہ کر دیا۔ شہر میں بڑے بڑے چوراہے بنا دیے۔ مین بولیوارڈ کے تصور نے بھی یہیں جنم لیا اور شہر کے مرکز کی جانب جانے والی سڑکیں کہ جن کے دونوں اطراف کے گھروں اور عمارتوں کو گرا کر کشادہ کیا گیا تھا، مین بولیوارڈ میں تبدیل کر دی گئیں۔ ریلوے سٹیشن تک لے جانے والی سڑک کو شہر کے مرکز سے سیدھا ملا دیا گیا تا کہ ہنگامی صورت حال سے نمٹنے کے لیے ریلوے سٹیشن سے فوجیوں کے ٹرک کم سے کم وقت میں پہنچ سکیں مگر یہ سب شہر کی اندرونی خلفشاروں اور عوامی احتجاج سے نمٹنے کے لیے کیا گیا تھا۔ یہ صنعتی انقلاب کا دور تھا، فرانس میں ایک صدی قبل پہلا انقلاب ((1719 میں آ چکا تھا۔ پیرس شہر کے خدوخال تبدیل ہو گئے۔ ہاس مین پنسل اور سکیل کی مدد سے شہر کے نقشے پر بڑی سڑکوں کی تعمیر کے لیے لائن لگاتا تھا اور عملی طور پر شہر میں ایسا ہو جاتا تھا۔ اسی لیے تو جب جب لاہور میں تبدیلی لائی گئی تو ماہرین نے کہا کہ لاہور کو لاہور ہی رہنے دیں، پیرس نہ بنائیں۔ مگر اس کے باوجود کیا لاہور میں گزری

صدیوں میں تبدیلیاں نہیں آئیں؟

پہلی بار شہر کو ٹکڑوں میں تقسیم کرنے والی ریلوے لائن تھی جسے بیسویں صدی کے نصف آخر میں بچھایا گیا۔ انہی برسوں میں مال روڈ کی تعمیر کے سبب قدیم لاہور اور کنٹونمنٹ کو ملا دیا گیا۔ درجنوں مزارات سے متصل باغات پر حکومتی اداروں کی عمارتیں بنادی گئیں۔ اندرون شہر میں پانی والا تالاب، فلش سسٹم، پانی اور سیوریج کے لیے پائپ، بعد میں الیکٹرک سٹی کے لیے کھمبوں اور تاروں کا جال بچھایا گیا۔ یہ سب کچھ اندرون لاہور میں کیا گیا۔ مسجد وزیر خان کی شمالی جانب آدھ درجن کے قریب ٹرانسفارمر کھمبوں سمیت لگائے گئے کہ جن کے پیچھے مسجد وزیر خان کا ابدی حسن ماند پڑ گیا۔ مسجد وزیر خان کے حجروں میں دکانیں اور کاروبار کرنے سے کسی نے منع نہیں کیا، کسی نے احتجاج نہیں کیا، کیوں؟ کیا ہماری آنکھوں کے سامنے مسجد چینیاں والی کو گرا کر نئی مسجد تعمیر نہیں کی گئی؟ کیا محکمہ آثار قدیمہ اور محکمہ اوقاف کے احتجاج کے باوجود مسجد صالح محمد کنبوہ کے صحن میں کنکریٹ کے فریم سٹرکچر میں برآمدہ بنا کر اس کی جمالیات پر براہ راست حملہ نہیں کیا گیا؟ کیا فصیل کے اندر شہر میں تعمیر قدیم مکانوں کو گرا کر اعظم مارکیٹ میں کپڑے فروخت کرنے کے لیے کثیر منزلہ پلازے نہیں بنائے؟ کشمیری گیٹ اور شیرانوالا گیٹ کی فصیل کو ختم کر کے وہاں گڈز ٹرانسپورٹ ایجنسیاں نہیں بنائیں؟ وہ جو سکھوں کے عہد میں شہر کی چاروں جانب ایک خندق تھی، انگریزی عہد میں اسے مٹی سے بھر کر سرکلر گارڈن میں تبدیل نہیں کیا گیا؟ اس سرکلر گارڈن میں اس وقت 1700 سے زائد تجاوزات ہیں جن میں سکول، پولیس سٹیشن، دوکانات، ضلعی حکومت کے دفاتر، ٹیوب ویل، یہاں تک کہ چار گرڈ سٹیشن لگے ہوئے ہیں۔ یہ گرڈ سٹیشن اندرون لاہور کو بجلی فراہم نہیں کرتے بل کہ ایک جانب ان گرڈ سٹیشن سے بجلی کی ترسیل انجینئرنگ یونیورسٹی و مغل پورہ تک ہوتی ہے، دوسری جانب یہ گرڈ سٹیشن چو برجی تک بجلی کی ترسیل کرتے ہیں اور تیسری جانب مینار پاکستان و راوی روڈ اور چوتھی جانب لکشمی و انارکلی تک کی آبادیوں کو بجلی انہی گرڈ سٹیشن سے آتی ہے۔ گورنر خالد مقبول کے دور میں لیسکو نے ایک اور گرڈ سٹیشن کی تعمیر شروع کر دی تھی مگر اس وقت تک والڈ سٹی اتھارٹی کا پراجیکٹ مینجمنٹ یونٹ بن چکا تھا، اور یا مقبول جان اس کے ڈائریکٹر جنرل تھے جنہوں نے اس گرڈ سٹیشن کی تعمیر کہ جس کی بنیادیں کھودی جا چکی تھیں، مشینری درآمد کرنے کا کنٹریکٹ دیا جا چکا تھا، بل کہ مشینری بقول لیسکو افسران منگوائی جا چکی تھی، کو روک دیا گیا۔ یہ ایک بڑی بات تھی۔

ہم نے کبھی اس بات پر احتجاج نہیں کیا کہ سرکلر گارڈن میں یہ تجاوزات کیوں نہیں رو کے جا رہے؟ آج بھی والڈ سٹی اتھارٹی آرڈیننس کے ہوتے ہوئے اندرون شہر میں عمارتوں کو گرا کر پلازے کیوں بنائے جا رہے ہیں؟ کامران لاشاری کہ جو اس وقت والڈ سٹی اتھارٹی کے ڈائریکٹر جنرل ہیں، دوسو سے زائد ایف آئی آر کٹوا چکے ہیں، مگر کیا ہوتا ہے، ہماری عدالتیں معمولی سا جرمانہ کر کے آرڈیننس کی خلاف ورزی کرنے والوں کو چھوڑ دیتی ہیں۔ اب ایسی صورت حال میں اورنج لائن میٹرو ٹرین کی تعمیر کے بارے میں اگر موثر احتجاج نہیں ہو رہا تو اس کی وجہ صرف اور صرف یہ ہے کہ لاہور میں بسنے والوں اور لاہور سے محبت کرنے والوں میں آگہی اور شعور ایسا نہیں ہے کہ وہ اندازہ لگا سکیں کہ ایسے تجاوزات سے تعمیراتی وثقافتی اثاثوں کا تشخص کیسے تباہ ہوتا ہے؟

حکومتی سطح پر اس احتجاج کو سیاسی رنگ دیا جا رہا ہے۔ کاش یہ احتجاج سیاسی رنگ اختیار کرتا مگر حقیقت یہی ہے کہ حزب اختلاف کے سیاستدانوں کو بھی اثاثہ جات کا احترام بس اسی قدر ہے جیسے سول سوسائٹی اور دیگر اداروں کو ہے۔ ڈاکٹر اعجاز انور نے ساری زندگی لاہور کے در و دیوار کو واٹر کلر پینٹنگز کی صورت میں محفوظ کیا، آج بدلتا ہوا شہر جب کسی تبدیلی کا شکار ہوتا ہے، اسے لگتا ہے کہ وہ مر رہا ہے۔ آرکیٹیکٹ کامل خان ممتاز کم وبیش ایک دہائی سے اس احتجاج میں شامل ہیں۔ نہر کے کنارے درختوں کا قتل عام، تاریخی اثاثوں کا انہدام، ہر بار انہوں نے صدائے احتجاج بلند کی مگر ان کی بات کبھی نہیں سنی گئی۔ آرکیٹیکٹس نے 'لاہور بچاؤ' تحریک کو فعال بنانے میں اپنی توانائیاں صرف کیں، ایک حد تک عدالتی حکم نامہ حاصل کر کے وہ درختوں کو بچا پائے، مگر اس عدالتی فیصلے کا بھی وہی انجام ہوا کہ جیسا ہمارے ملک میں ہوتا ہے۔ لاہور ہائی کورٹ کے ایک چیف جسٹس نے 118 سال پرانی ہائی کورٹ کی عمارت کا ایک بازو کاٹ دیا گیا، لاہور کنزرویشن سوسائٹی، سول سوسائٹی اور آرکیٹیکٹس نے احتجاج کیا اور سپریم کورٹ کے حکم کے مطابق اس کی دوبارہ تعمیر کر دی گئی۔ اس وقت بھی کنزرویشن سوسائٹی ہی صدائے احتجاج بلند کر رہی ہے، مگر اس کی صفوں میں ان کے ساتھ کھڑا ہونے والا کوئی نہیں، آخر کیوں؟ اگر فن تعمیر کے تعلیمی اداروں میں عمارتی وتعمیراتی اثاثوں کی دیکھ بھال اور حفاظت کے لیے طالب علموں کو کوئی ایسا مضمون پڑھایا گیا ہوتا تو آج وہ سارے طالب علم اپنے ان اساتذہ کے ساتھ کھڑے ہوتے۔ اگر سی ایس ایس کے امتحان میں ایسا کوئی مضمون متعارف ہوتا، بیوروکریسی کی صفوں میں کچھ لوگ ایسے ہوتے جنہیں اس ظلم کا احساس ہوتا جو اس وقت کیا جا رہا ہے۔ انسٹیٹیوٹ آف

ارکیٹیکٹس پاکستان اور پاکستان کونسل آف آرکیٹیکٹس اینڈ ٹاؤن پلانرز کی جانب سے ایک بیان تک پرنٹ یا الیکٹرونک میڈیا میں نہیں آیا۔ پنجاب یونیورسٹی کے شعبہ آثار قدیمہ کی جانب سے کبھی احتجاج نظر نہیں آیا، کیوں؟ جب ان ثقافتی اور تعمیراتی اداروں کے محافظ ایسے بے حس ہوں گے، جب تعلیمی اداروں میں ان ثقافتی اثاثوں کی اہمیت کے لیے آگاہی کا کوئی مضمون نہیں ہوگا، اس شعبے سے تعلق رکھنے والے اس درد اور کرب کو کیسے محسوس کر سکتے ہیں؟ یہ تبدیلیاں تو آنا ہوتی ہیں، آتی رہیں گی، مگر اصل بات یہ ہے کہ ان تبدیلیوں کو لانے کے لیے کیا طریقہ کار اپنایا جا رہا ہے؟ اس پر توجہ دینے کی ضرورت ہے۔

(نئی بات، ۲۹ دسمبر ۲۰۱۵ء)

قطب مینار سے میٹرو ٹرین تک

مسلمان حکمران برصغیر پاک و ہند کی حدود میں دو جانب سے داخل ہوئے۔ محمد بن قاسم دیبل، کراچی کے راستے آٹھویں صدی کے آغاز میں داخل ہوا اور ملتان تک چلا آیا۔ اس کے بعد دسویں صدی کے آخری عشرے میں سلطان محمود غزنی افغانستان کی جانب سے شمال مغربی علاقوں کو روندتا ہوا ملتان تک پہنچا جب کہ اس کی آخری منزل سومنات کا مندر تھا۔ سلطان محمود غزنوی نے ہندستان میں سلطنت قائم نہیں کی۔ اس کے دو سو سال کے بعد، گیارہویں صدی کے پہلے عشرے میں محمد غوری نے دہلی سلطنت کی بنیاد رکھی اور اپنے غلام قطب الدین ایبک کو خاندانِ غلاماں کا پہلا سلطان مقرر کیا۔ دہلی میں قطب کمپلیکس اسی کی یادگار ہے۔ قطب کمپلیکس میں مسجد قوت الاسلام، قطب مینار اور علائی دروازہ اہم عمارات تھیں، جو تعمیر کی گئیں۔ قطب مینار کی تعمیر فتح کی علامت کے طور پر کی گئی۔ 240 فٹ اونچے مینار کی تعمیر کا آغاز 1199ء میں ہوا۔ مسجد اور مینار کی تعمیر میں جو سامان تعمیرات استعمال ہوا، وہ ہندو اور جین مت کے مندروں کے انہدام سے حاصل کیا گیا تھا جب کہ قطب کمپلیکس کی جگہ کے لیے 27 ہندو اور جین مندر گرائے گئے۔ آج یہ قطب مینار ہندستان میں مسلمانوں کی آمد کی نشانی کے طور پر زندہ ہے۔ قطب مینار کی تعمیر قطب الدین ایبک، التمش اور فیروز شاہ تغلق، تین حکمرانوں کے دور میں تکمیل کو پہنچی۔

مغلوں کے عہد میں مسجد وزیر خان کی تعمیر 1635ء میں لاہور میں ہوئی۔ شہر کا یہ گنجان آباد علاقہ تھا، یہاں درجنوں لوگوں کے گھر تھے، جنہیں گرا کر مسجد کی تعمیر کی گئی۔ یہاں سے گھر بدر ہونے والوں کو کس شکل میں معاوضہ دیا گیا، تاریخ اس کے بارے میں خاموش ہے۔ البتہ مسجد وزیر خان کہ جس کے اردگرد مقامی فن تعمیر کے حامل کئی منزلہ مکانات تھے، ان سے جمالیات میں بالکل الگ تھلگ نئی مسجد تعمیر کر دی گئی اور اس کے بعد مسجد کے چاروں اطراف بے شمار مکانات وقت کے ساتھ تعمیر ہوتے

چلے گئے۔ ان مکانات کی بلندی مسجد وزیر خان سے بھی زیادہ ہے، اور جب مسجد کے صحن میں کھڑے ہوں، تو غربی اور شمالی جانب یہ بدنما مکانات دکھائی دیتے ہیں مگر کبھی اس جانب توجہ نہیں دی گئی کہ اس سے بصری آلودگی پیدا ہو رہی ہے۔ مسجد کی شمالی جانب واپڈا والوں نے کچھ نہیں تو ایک درجن کے قریب ٹرانسفارمر ایستادہ کیے ہوئے ہیں جو یہاں کے مقامی لوگوں، واپڈا کے انجینئرز اور حکمرانوں کی جمالیات پر ماتم کناں اپنے اردگرد کی آبادی کو بجلی کی سہولت مہیا کر رہے ہیں۔

سکھوں کے عہد میں کیا نہیں ہوا؟ مغلوں کی انہی شاندار عمارات کہ جو عہد رفتہ کی نشانیاں تھیں، ان کی دیواروں سے خوبصورت اور قیمتی پتھر نوچ کھسوٹ کر اتارا گیا، انہیں سکھوں کی حویلیوں اور حضوری باغ کی بارہ دری میں استعمال کیا گیا۔ بادشاہی مسجد کے علاوہ لاہور کی بے شمار مسجدوں میں سکھ عہد میں گھوڑے باندھے گئے، انہیں ایمونیشن ڈپو میں تبدیل کر دیا گیا۔ بادشاہی مسجد کے میناروں کی بالائی منزلیں اور مسجد کے مشرقی ایوان کی دیواریں اور چھت گرا دی گئیں، بادشاہی مسجد کے شمال مشرقی کونے میں رنجیت سنگھ کی سمادھی بنا دی گئی جو آج بھی موجود ہے۔ صحن میں گھوڑے باندھنے کی وجہ سے اینٹوں کا فرش برباد ہو گیا جسے پاکستان بننے کے بعد سرخ پتھر کے فرش میں تبدیل کر دیا گیا۔ سکھ حویلیوں کی تعمیر کے وقت بھی سیکڑوں گھروں کا انہدام ہوا اور ہزاروں لوگ بے گھر ہوئے۔

انگریزی دور آیا تو اپنے ساتھ جدید دور کی زندگی کے ساتھ جڑی ہوئی نئی ایجادات بھی لے کر آیا۔ انگریزی دور میں پرانے شہر کی فصیل اور دروازوں کو گرا دیا گیا۔ لاہوری، شیرانوالا، کشمیری، دہلی اور بھاٹی دروازوں کی تعمیرنو کر کے انگریزی جمالیات متعارف کروائی گئی تا کہ عہد مغلیہ کی شاندار سلطنت کے آثار کا تاثر ختم ہو جائے۔ حضرت میاں میرؒ دربار کے ساتھ موجود باغ کو ختم کر کے لاہور چھاؤنی میں تبدیل کر دیا گیا۔ حضرت شاہ چراغ لاہوریؒ کے مزار کے ساتھ باغات کی جگہ پر انگریزی عہد میں تشکیل پانے والے نئے ادارے ہائی کورٹ، جنرل پوسٹ آفس اور موجودہ سپریم کورٹ کی عمارات تعمیر کر دی گئیں۔ پیر قاسمؒ کے مزار سے ملحقہ رقبے پر گورنر ہاؤس کی شاندار عمارت تعمیر ہوئی۔ حضرت عبدالرزاقؒ المعروف نیلا گنبد کے مزار سے ملحقہ باغ کے وسیع رقبے پر کنگ ایڈورڈ میڈیکل کالج کی عمارت تعمیر کر دی گئی۔ پرانے شہر اور شالامار باغ کے بیچ میں موجود کھلی جگہ پر جہاں مغل عہد کی کئی عمارتیں وجود تھیں، وہاں آبادکاری ہوئی اور اب یہ آثار اپنی حدود کے اندر اس طرح سمٹ کر رہ گئے ہیں کہ ان کی تلاش میں بہت مشکلات پیش آتی ہیں۔ جب لاہور سے ریلوے لائن پشاور کی جانب بچھائی گئی تو بغیر کسی سوچ سمجھ

کے، نہایت غیر ذمہ دارانہ اور ظالمانہ رویے کو اختیار کرتے ہوئے، ریل کی پٹری بادشاہ جہانگیر اور ملکہ نور جہاں کے مقبروں کے درمیان میں سے گزار کر ایک کمپلیکس کو دو حصوں میں تقسیم کر دیا گیا، جو آج بھی ویسا ہی ہے، اور رہتی دنیا تک ویسا ہی رہے گا، اس لیے کہ یہ ریلوے ٹریک کہیں اور منتقل تو نہیں کیا جا سکتا اور کسی کو اس بات کا احساس تک نہیں کہ تاریخ پر یہ کتنا بڑا ظلم ہے۔ یہ سارے کام انگریزی دور میں ہوئے، انگریز جو دنیا میں ایک مہذب قوم کی صورت میں اپنا نام اور مقام رکھتے ہیں۔

پاکستان بننے کے بعد جب اسلامی جمہوریہ پاکستان کا قیام عمل میں لایا گیا تو تعمیر و تخریب کا یہ سلسلہ رُکا نہیں، اسی طرح چلتا رہا۔ حضرت علی ہجویریؒ کے مزار کی توسیع کی آڑ میں قدیم مسجد کہ جو انہی بنیادوں پر قائم تھی کہ جس کی حضرت علی ہجویریؒ نے اپنی زندگی میں تعمیر کی تھی، گرا دی گئی۔ حضرت میاں میرؒ کے صحن میں صاحبِ ثروت لوگوں کی قبروں کے مسلسل اضافہ نے صحن کو ایک قبرستان کی شکل میں بدل دیا ہے۔ شالا مار باغ کے اندر ایک مدت تک میلا چراغاں منعقد ہوتا رہا، اب بھی اس کی چار دیواری سے متصل کئی مکانات کی تعمیر کی جا رہی ہے۔ مغل بادشاہ جہانگیر اور ملکہ نور جہاں کے مقبرے اپنی خستگی اور حکومت کی عدم توجہی پر ماتم کناں ہیں۔ قلعہ لاہور اور حضوری باغ کے شاہانہ ماحول میں غیر ملکی حکمرانوں کے جشن کی روایت جاری ہے۔ اندرون شہر کی پرانی عمارتیں تجارتی عمارتوں کی شکل اختیار کر چکی ہیں۔ تعمیر اور تخریب کا یہ سلسلہ والڈ سٹی اتھارٹی کے بننے کے بعد بھی جاری و ساری ہے۔ شہر کے گرد جو سکھوں کے دور میں خندق بنائی گئی تھی، انگریزی دور میں اسے سرکلر گارڈن میں تبدیل کر دیا گیا۔ اس باغ میں واپڈا نے تین گرڈ سٹیشن لگائے گئے۔ کئی تھانوں اور سکولوں کی عمارتیں تعمیر کی گئی ہیں۔ بارہ سو سے زائد تجاوزات یہاں موجود ہیں، ہماری سول سوسائٹی، ہمارے جمہوری حکمران اور ہماری عسکری حکومتیں، کیا کبھی کسی نے ان تجاوزات کو ہٹانے کی جانب توجہ دی؟ اور نج لائن میٹرو ٹرین نے بھی اسی طرح بننا ہے، جیسے پچھلی صدیوں میں یہ سب کچھ ہوا۔ تب اگر کوئی نہیں بولا، تو اب بولنے سے کچھ حاصل نہیں ہوگا۔ حکمران جو چاہتے ہیں، کر لیتے ہیں، کر سکتے ہیں، اب اگر وہ تعلیم، صحت، صاف پانی و دیگر انسانی ضرورت کی سہولیات مہیا ہی ایک محدود طبقے کو کرنا چاہتے ہیں تو اس میں ایک عام آدمی، سول سوسائٹی، ٹیکنو کریٹس، ماہرین آثارِ قدیمہ کیا کر سکتے ہیں؟ وہ تو ان کی ترجیحات میں ہی شامل نہیں ہیں۔

(نئی بات، ۲۲ فروری ۲۰۱۶ء)

سول سوسائٹی اور آثار کی حفاظت

لاہور کا منظر نامہ بدل رہا ہے۔ شہروں کے منظر نامے بدلتے رہتے ہیں، یہ کوئی ایسی انہونی بات نہیں مگر اس بار سول سوسائٹی کچھ زیادہ ہی سرگرم نظر آ رہی ہے۔ ایسی بات نہیں کہ یہ پہلی مرتبہ ہوا ہے۔ اس سے پہلے بھی سول سوسائٹی شہر کے مسائل کی جانب حکمرانوں کی توجہ مرکوز کرواتی رہتی ہے۔ یہ پرویز الٰہی کی وزارت عظمیٰ کا دور تھا۔ کینال روڈ کی کشادگی کا پراجیکٹ چل رہا تھا۔ میاں عامر بلدیہ عظمیٰ لاہور کے چیئرمین تھے اور ان کے مدِ مقابل لاہور بچاؤ تحریک کی روحِ رواں عمرانہ ٹوانہ، جو خود بھی آرکیٹیکٹ ہیں، آرکیٹیکٹ کامل خان ممتاز، اعجاز انور اور دوسرے بے شمار ماہرین فن تعمیرات کے ساتھ پیش پیش تھیں۔ سول سوسائٹی کے ارکان کا مطالبہ تھا کہ کینال روڈ کی کشادگی ٹریفک مسائل کا واحد حل نہیں ہے۔ اس کے علاوہ بھی کئی اور امکانات ہیں مگر اس وقت کی حکومت اور اس کے نمائندگان کوئی بات سننے کے لئے تیار ہی نہیں تھے۔ اس وقت اس بات پر زور دیا جا رہا تھا کہ اگر ملتان روڈ کی کشادگی ہو جائے تو کینال روڈ پر ٹریفک لوڈ کم ہو جائے گا۔ لاہور بچاؤ تحریک سے قبل سول سوسائٹی نے ہائی کورٹ کی مرکزی عمارت کے غربی بازو کے انہدام پر بھی شور و غوغا کیا تھا مگر اس وقت نیشنل کالج آف آرٹس اور انجینئرنگ یونیورسٹی کے شعبہ فن تعمیر کے طلبا اور اساتذہ شامل تھے۔ یہ پرویز مشرف کی صدارت کا دور تھا، اس وقت چیف جسٹس آف پاکستان کی تنزلی نہیں ہوئی تھی۔ جب رجسٹرار ہائی کورٹ کے خلاف سول سوسائٹی نے سپریم کورٹ میں پٹیشن دائر کی تو ایک سو بیس سالہ ہائی کورٹ کی پرانی عمارت کو منہدم کرنے سے روک دیا گیا تھا مگر تب تک عمارت کا بیشتر حصہ گرایا جا چکا تھا، اس لئے طے پایا کہ اس حصے کی تعمیر نو پرانے انداز تعمیر اور سامان تعمیرات کے ساتھ کر دی جائے۔ ہائی کورٹ کی مرکزی عمارت کے غربی حصے کی تعمیر نو بھی کر دی گئی اور کینال روڈ کی توسیع کے لئے زمینی حقائق کو مدنظر رکھتے ہوئے سپریم کورٹ نے فیصلہ دیا تھا کہ جتنے درخت کاٹے جائیں اس سے دس گنا زیادہ درخت

لگائے جائیں۔ اس بات پر کس حد تک عمل درآمد ہوا، اس کے بارے میں میڈیا یا سول سوسائٹی نے کبھی حقائق پیش نہیں کئے البتہ کینال روڈ کو ڈاکٹرز ہاسپٹل تک کشادہ کر دیا گیا۔

شالامار باغ کی بیرونی جانب جب اولڈ جی ٹی روڈ تعمیر کی گئی تو وہاں باغ کے فواروں کو مہیا کئے جانے والے پانی کا جو بھی قدیمی نظام تھا، برباد ہو گیا، اس کے آثار صفحہ ہستی سے مٹ گئے مگر کسی نے اس بات کا خیال نہیں کیا۔ دن اور رات چوبیس گھنٹے اس سڑک سے ٹریفک گزرتی رہتی ہے، اس سے شالامار باغ کی دیواروں کو کوئی خطرات لاحق ہیں یا نہیں، اس کے بارے میں بھی کبھی تحقیق نہیں کی گئی۔ مگر اب جب چالیس فٹ اونچی اورنج لائن میٹرو ٹرین کے لئے کھدائی کی جا رہی ہے تو سول سوسائٹی کی احتجاجی تحریک نے زور پکڑ لیا ہے، اور عدالت کی مدد سے ان مقامات پر تعمیر رکوانے کے لئے حکم امتناہی بھی ہائی کورٹ سے حاصل کیا گیا ہے۔ وزیر اعلیٰ پنجاب کا استدلال اپنی جگہ درست ہے کہ جب شالامار باغ کے چاروں جانب اس کی دیواروں سے متصل ناجائز تعمیرات ہو رہی تھیں، تب سول سوسائٹی کہاں تھی، شالامار باغ کے سامنے سے دن اور رات میں لاکھوں گاڑیاں گزرتی ہیں، اس سے کیا ان آثار کو کوئی نقصان نہیں پہنچتا، اس کے خلاف سول سوسائٹی آواز کیوں نہیں اٹھا رہی؟ یہ استدلال اگر تو حکومت کے ایوانوں کے بجائے اس کی حمایت کرنے والوں کی جانب سے پیش کیا جاتا تب تو درست تھا۔ حکومتی ایوان سے اس استدلال کا آنا کسی طور بھی باعث ستائش نہیں ہے۔ اس کی ایک وجہ تو یہ ہے کہ اگر پہلے غلط کام ہوا ہے تو اس کا ہرگز یہ مطلب نہیں کہ اس بات کو دلیل بنا کر ایک اور غلطی کر دی جائے۔ حکومت کا تو یہ کام ہوتا ہے کہ اگر کہیں ایسی غلطی ہوئی ہے تو اسے درست کیا جائے۔ اگر شالامار باغ کے تین اطراف تجاوزات ہیں تو یہ حکومتی ذمہ داری ہے کہ ان تجاوزات کو ختم کیا جائے اور 1985 کے محفوظ آثار کے تحفظ کے بارے آرڈیننس کے مطابق دو سو فٹ کے اندر کسی قسم کی تجاوزات سے پرہیز کیا جائے۔ بادشاہی مسجد کے ساتھ دو چار سال پہلے بننے والی فورٹ روڈ فوڈ سٹریٹ کی عمارات کی بلندی بادشاہی مسجد کے میناروں کو پہنچتی ہے۔ بادشاہی مسجد کے صحن میں کھڑے ہو کر اگر دیکھیں تو یہ بدصورت عمارات جنوبی جانب کے منظر نامہ کو خراب کرتی ہیں۔ اس وقت کی حکومت کو چاہئے کہ وہ مسجد وزیر خان، مسجد مریم زمانی، بادشاہی مسجد کے ساتھ ساتھ شہر میں بچ جانے والے محفوظ آثار کے ارد گرد کسی قسم کے تجاوزات کی اجازت نہ دے۔ ایک جانب تو لاہور والڈ سٹی اتھارٹی بنائی گئی ہے کہ پرانے شہر اور اس کے آثار کو بچایا جائے اور اس کے لئے ورلڈ بینک سے

کروڑوں کے قرضے لئے گئے ہیں اور دوسری جانب موجودہ حکومت خود ایسے قوانین پر عمل درآمد کرنے کے بجائے اسے محض سیاسی مسئلہ قرار دے کر اپنا دفاع کر رہی ہے۔

شہر میں جدید سہولتوں کی فراہمی کو یقینی بنانا حکومت کی ذمہ داری اور شہریوں کا حق ہے مگر اس کے ساتھ ساتھ ترجیحات کا تعین بھی ہونا چاہئے کہ کیا کام کرنے اور کیا نہیں کرنے ہیں۔ اس وقت سڑکوں پر جو لوگ احتجاج کرتے ہوئے دکھائی دیتے ہیں ان کا مسئلہ آثار کی حفاظت ہرگز نہیں ہے۔ یہ تو وہ لوگ ہیں جو اس موقع پر اپنی جائدادوں کی زیادہ سے زیادہ قیمت حکومت سے وصول کرنے پر یقین رکھتے ہیں۔ ان کا مطالبہ بھی یہی ہے کہ انہیں بغیر کسی ثبوت کے ان کی زمین اور مکان کی تعمیر کی قیمت دے دی جائے۔ اب یہ ورلڈ بینک کی Resettlement Policy ہے کہ نہ صرف مارکیٹ ریٹ سے زیادہ زمین کی قیمت دی جائے بلکہ تعمیر اور ملبے کی قیمت بھی مکینوں کو ادا کی جائے۔ تجارتی جائداد کی صورت میں اس دوران کاروبار میں جتنا حرج ہو، اس کی ادائیگی بھی کی جائے، نیا کاروبار سیٹ ہونے تک، یا نئی عمارت تعمیر کرنے تک اگر متاثرین کرائے کے مکانوں میں رہتے ہیں تو ان کو اتنے عرصہ کے لئے کرایہ کی ادائیگی کی جائے۔ ورلڈ بینک جب قرضہ دیتا ہے تو ایسی پالیسی بنائی جاتی ہے کہ ورلڈ بینک کا امیج خراب نہ ہو۔ کمال حیرت ہے کہ قرضہ دیتا ہے تو اس کو خرچ کرنے کے طریقہ کار کا فیصلہ بھی ورلڈ بینک ہی کرتا ہے۔

اس وقت حکومت پنجاب کے ایوانوں سے جو اس طرح کی باتیں سننے میں آ رہی ہیں کہ جب وہ اپنا دفاع کرتے ہیں تو وہ دراصل ورلڈ بینک کی پالیسی کو خود پر نافذ کر رہے ہوتے ہیں اگرچہ اورنج لائن میٹرو ٹرین کے منصوبے کا ورلڈ بینک یا اس کے قرضے کے ساتھ کوئی تعلق نہیں ہے۔ منصوبہ بندی کرنے والوں نے گجومتہ اور شاہدرہ تک میٹرو بس چلا کر فیروز پور روڈ پر چلنے والی ٹریفک کو جتنی سہولت فراہم کی ہے اس کا عملی مظاہرہ دن اور رات میں مسلسل دیکھا جا سکتا ہے۔ اورنج لائن میٹرو ٹرین چلا کر شہر کی ٹریفک کا کامیاب حل مل سکے گا یا نہیں، اس کا جواب میٹرو بس کے منصوبے کی تکمیل میں واضح ہے تو پھر سوال یہ پیدا ہوتا ہے کہ آخر یہ سب کیوں اور کس کی خاطر کیا جا رہا ہے؟

(نئی بات، ۸ فروری ۲۰۱۶ء)

بنتے، بگڑتے اور پھیلتے شہر

انسانی فطرت میں خوبصورتی اور جمال پرستی روزِ اول سے ہے۔ اپنے آپ کو اور گرد و پیش کو خوبصورتی اور تناسب دینے کی انسانی تاریخ اتنی ہی پرانی ہے جتنا خود انسان کہ جب اس نے تہذیب و ثقافت سے شناسائی حاصل کر لی تھی۔ مصر اور یونان کی قدیمی تہذیبوں میں خوبصورت اور متناسب جسم کیلئے ایمفی تھیٹر بنائے گئے اور یوگا کا فن متعارف ہوا۔ یہ یوگی قدیم ہندوستان کی تہذیب میں بھی فعال کردار ادا کرتے رہے ہیں۔ انسان کئی صدیوں سے جسم اور روح کے باہمی تعلق کو سمجھنے کی کوششوں میں مصروف ہے۔ کبھی صوفی بن کر جسمانی آلائشوں اور کثافتوں کو ختم کر کے روحانی مسرت کے فارمولے ڈھونڈتا رہا ہے اور کبھی دائمی زندگی کے لئے آبِ حیات کا متلاشی۔ مرنے کے بعد جسم تو بے جان ہو کر ختم ہو جاتا ہے مگر روح کہاں جاتی ہے، آج بھی یہ سوال بغیر جواب کے ہے۔ انسان کے جسم کو صحت مند اور عمارات کو متناسب بنانے کیلئے ماضی میں دو علوم کتابی شکل میں موجود تھے۔ ہندوستان میں عمارتوں کی تعمیر کے علم کا نام ''واستو شاستر'' تھا جبکہ مجسمہ سازی، جمالیات اور خوبصورت اجسام تراشنے کے علم کو ''شلپا شاستر'' کا نام دیا گیا۔ یہ علوم سینہ بہ سینہ اور نسل در نسل منتقل ہوتے رہے اور انسانی تجربہ اس میں بہتری پیدا کرتا چلا گیا۔ ان دونوں علوم کی بنیادی روح اور تعلیمات کا محور و مرکز فطرت اور کائنات تھی۔ کائنات چونکہ وہ اولین وجود ہے جس کو انسان نے اپنے آپ سے بھی پہلے، اپنی آنکھوں سے دیکھا۔ ان علوم کے مطابق کائنات کے چار بنیادی عناصر پانی، مٹی، آگ اور ہوا تھے۔ اس تھیوری کے مطابق حیات اور کائنات کا وجود انہی چار عناصر سے ظہور پذیر ہوا۔ انسان نے پانی میں اپنا عکس دیکھا تو اسے اپنی جمالیات کا خیال آیا۔ آئینہ تو بہت بعد کی دریافت ہے مگر جب دریافت ہوا تو خود آگاہی اور خود شناسی کے سفر نے آئینے کو صوفیاء اور تصوف کیلئے اہم بنا دیا۔ انسان نے اپنی ظاہری خوبصورتی کی جانب توجہ دینا شروع کر دی۔ یہی وجہ ہے کہ بت تراشنے اور مجسمے بنانے میں ''شلپا شاستر'' جیسے قدیمی

علوم نے راہنمائی کے بہت سے سنگ میل طے کیے۔ واستو شاستر اور شلپا شاستر جیسے علوم کی بنیاد حساب، الجبراء، جیومیٹری اور تناسب پر رکھی گئی ہے۔ یہ بات ایک عرصہ مسلمات میں رہی ہے کہ" خوبصورتی دیکھنے والے کی آنکھ میں ہوتی ہے" اور پھر یہ نقطہ نظر کہ" جمالیات کے تجزیے کیلئے کوئی حساب کتاب یا پیمائشوں کا فارمولہ وضع نہیں کیا جاسکتا" جدید تحقیق نے ان مسلمات کو مسترد کر دیا ہے۔ آنکھ کو اگر کچھ بھلا اور خوبصورت لگتا ہے تو اس کے پیچھے کئی اصول کارفرما ہوتے ہیں۔ آج اور عہد قدیم میں بھی اسی سوچ کی پذیرائی ہوتی رہی ہے۔

واستو شاستر کا علم عمارتوں اور شہروں کو بسانے اور تعمیر کرنے کیلئے رہنما تھا۔ اس کی بنیاد دو باتوں پر تھی ایک تو جگہ کی مربع اشکال میں تقسیم اور پھر مشرق، مغرب، شمال اور جنوب کی نسبت سے عمارت کے اندر وقوع پذیر ہونے والی سرگرمیوں کے لئے جگہ کا تعین، جس کیلئے کائنات میں موجود سیاروں اور ستاروں سے بھی مدد لی جاتی تھی۔ یہی وجہ ہے کہ عہد قدیم میں فلکیات کا علم بے حد ترقی یافتہ تھا۔ پیدائش سے لے کر مرنے تک ان ستاروں اور سیاروں کے انسان پر مرتب ہونے والے اثرات کا حساب رکھا جاتا تھا۔ دسویں صدی عیسوی کی آخری دہائی میں مصر میں قاہرہ کی بنیاد رکھنے کیلئے ایک میل لمبے اور چوڑے رقبے پر بانس کھڑے کر کے رسی سے گھنٹیاں باندھ دی گئی تھیں کہ جب بنیاد رکھنے کی سعد گھڑی آئے تو ان گھنٹیوں کو بجا کر ایک مربع میل کے رقبے کے اندر ایک ہی وقت میں کھدائی کا کام شروع ہو سکے۔ ایک سیارے" القاہر" کی نسبت سے ہی قاہرہ کا نام بھی رکھا گیا تھا۔ ایسی ہی صورتحال بغداد، ہڑپہ اور موئن جوداڑو کی بنیادوں کے وقت پیش آئی ہوگی۔ یہ قدیم شہر اپنے عہد کے مسلمہ قوانین وضوابط کی روشنی میں ہی تشکیل پائے مگر جدید ترقی نے شہروں کی آبادکاری یا ہاؤسنگ کالونیوں کے ڈیزائن کیلئے بالکل الگ ضابطے تشکیل دیئے ہیں۔ اب انتظامی قوتیں اور ترجیحات بدل گئی ہیں۔ نئے شہروں کے قیام اور ٹاؤن شپ، سیٹلائٹ ٹاؤن یا ہاؤسنگ کالونیوں کے ڈیزائن کے پیچھے کائناتی معاملات کے بجائے سیاسی، معاشی اور کاروباری وجوہات ہوتی ہیں۔ آج شہروں کی جمالیات اور ان کے لے آؤٹ (Lay Out) کا تعلق کائنات یا مذہبی اور روحانی ضابطوں سے نہیں۔ یہی وجہ ہے کہ اب شہروں میں انتشار، ذہنی پریشانی، عدم اطمینانیت، حادثات اور کنفیوژن بہت بڑھ گیا ہے۔ اس وقت صاحب اقتدار اور عوام کی نظر میں شہروں کے اہم مسائل میں سڑکوں کی کشادگی، پانی، بجلی، گیس، ٹیلیفون کی فراہمی، ٹرانسپورٹ، رہائشی، تجارتی اور انتظامی اداروں کی عمارتوں کے درمیان فاصلہ، شہر

کے مرکز سے نواح تک جانے اور آنے کے ذرائع کی فراہمی شامل ہے۔ شہر کی توسیع کس سمت میں ہونا چاہیے؟ اس کا فیصلہ کائناتی ضابطہ، علم فلکیات یا قدیمی علوم نہیں کرتے بلکہ شہر کے جغرافیائی حالات، ہمسایہ ممالک سے تعلقات، تجارتی و سیاسی مقاصد کا حصول جیسے جدید رہنما اصول تعین کرتے ہیں۔

لاہور کی توسیع اگر جنوب اور جنوب مغربی جانب ہوئی تو اس کی وجہ ہرگز یہ نہیں تھی کہ شاہدرہ اور قدیم لاہور کے درمیان دریائے راوی کوئی رکاوٹ تھا اور مشرقی جانب ہندوستان سے حملہ کے خدشات تھے۔ ایوب خان کے پانچ سالہ منصوبہ اور پھر پیپلز پارٹی کے دور میں اس کی منظوری نے شہر کی توسیع کی سمت کا فیصلہ کیا تھا۔ بعد ازاں سیاسی گھرانوں کی رہائش گاہیں فیروز پور روڈ اور رائے ونڈ روڈ کی تعمیر و توسیع و کشادگی کا سبب بنیں۔ آٹھویں دہائی میں بااثر افراد نے جنوب اور جنوب مغربی جانب زرعی اراضیات خرید لیں اور پھر سرکاری اور نیم سرکاری اداروں کو ہاؤسنگ کالونیاں بنانے کیلئے کئی گنا زیادہ قیمت پر فروخت کیں۔ یوں تین سو سے زائد غیر منظور شدہ، ہاؤسنگ کالونیاں جو گریٹر لاہور کا تو حصّہ نہ بن سکیں، تعمیر ہو گئیں۔ اب حکومت کبھی میٹرو بس چلاتی ہے، کبھی نہر کے کنارے کھڑے صدیوں پرانے اشجار کاٹ کر سڑکوں کی توسیع کرتی ہے مگر ایک ہی سمت میں ہو جانے والی شہر کی توسیع کے سبب ان سڑکوں پر ٹریفک کا بہاؤ قابو میں نہیں آ رہا۔ اس لئے کہ ہماری ترجیحات بدل گئی ہیں ہم نے قدیم قوانین و ضوابط بھلا کر شہروں کا کائنات سے ربط توڑ دیا ہے لہٰذا انتشار، پریشانی، عدم اطمینانیت، حادثات، کنفیوژن تو ہو گی۔

(جہان پاکستان، ۱۱ ستمبر ۲۰۱۳ء)

شہر بدلتے رہتے ہیں

شہر بھی انسانوں کی طرح ہوتے ہیں۔ جس طرح سیاسی، سماجی اور معاشی وجوہات کے سبب انسانوں کی زندگیوں پر اثرات مرتب ہوتے ہیں اور ان میں تبدیلیاں آتی ہیں، اسی طرح شہر بھی زندہ ہوتے ہیں اور ان سیاسی، سماجی اور معاشی وجوہات کے سبب ان کی جمالیات اور شکلیں تبدیل ہوتی رہتی ہیں۔ ہم جہاں پیدا ہوتے ہیں اگر تو وہیں عمر گزر جائے تو شہروں میں آنے والی یہ ظاہری اور اندرونی تبدیلیاں اس قدر چپکے سے ہوتی ہیں کہ ہمیں احساس تک نہیں ہوتا۔ اگر ہم اپنے شہر سے ہجرت کر جائیں اور برسوں بعد لوٹیں تو یہ شہر ہمیں ہر گھر، گلی، محلے، ہر سڑک، چوک، چوبارے کے سامنے روک کر اپنی ان تبدیلیوں کی داستان سناتے ہیں۔ اس لیے کہ ہم ان کی اُس پہلی شکل کے گواہ ہوتے ہیں جس میں تبدیلی کے بعد انہوں نے نیا چولا زیب تن کیا ہوتا ہے۔

تبدیلی کا یہ عمل انفرادی سطح پر آغاز ہوتا ہے اور جب بہت سی عمارتیں نئے خدوخال پہن لیتی ہیں، کئی نئی عمارتیں عمر گزرنے کے ساتھ کہنگی کے سبب اپنی شباہت کھو بیٹھتی ہیں، کئی عمارتیں نئی تعمیر ہو جاتی ہیں تو ہم پکار اٹھتے ہیں کہ لو جی شہر بدل گیا ہے۔ حالانکہ شہر خود نہیں بدلتا، اسے ہم اپنی ضروریات کے تحت بدلتے ہیں۔ نئے سامانِ تعمیرات، نئی ایجادات اور نئی جمالیات کے سبب یہ تبدیلیاں ناگزیر ہوتی ہیں۔ شہروں میں آنے والی یہ تبدیلیاں دو طرح کی ہوتی ہیں۔ زیادہ تر یوں ہوتا ہے کہ وقت کے ساتھ انسانی ضروریات کے تحت آہستہ آہستہ تبدیلی آتی ہے، یہ ایک طرح سے فطری عمل ہے۔ قدیمی شہروں میں ایسی ہی تبدیلیاں آئیں جس کے سبب ان کی ایک الگ پہچان بنی اور وہ اپنے عہد کی تہذیب و ثقافت کے عکاس ٹھہرے۔ عہدِ گذشتہ کی جمالیات اور کلچر کو دیکھنے کے لیے سیاح اور تاریخ سے دلچسپی رکھنے والے ہزاروں میل کا سفر کر کے آتے ہیں۔ مگر صنعتی ترقی کے بعد شہروں میں اس قدر سرعت سے بدلاؤ آیا کہ ابھی ان کا پہلا تشخص بن نہیں پایا اور ان کی نئی پہچان

متعارف کروادی جاتی ہے۔ ابھی لوگ اس کو ذہن نشین کر نہیں پاتے کہ ان کے خدوخال ایک اور روپ بدل لیتے ہیں۔ اس کی وجہ دراصل صنعتی معاشرے کی وہ ضروریات تھیں جو اتنی تیزی سے بدلیں کہ شہروں کو ان کا ساتھ دینا پڑا۔ یہ الگ بات ہے کہ اس بدلاؤ کے سبب انسانوں کے ساتھ ساتھ عمارتوں کا بھی سانس پھول گیا۔

شہروں میں بڑے پیمانے پر بدلاؤ عموماً اس وقت آتا ہے کہ جب کوئی اور قوم کہ جس کی تہذیب و ثقافت الگ ہوتی ہے، شہر پر قابض ہو جاتی ہے۔ یہ نئے حکمران اپنا کلچر، تعمیری روایت اور سماجی و مذہبی ریت و رسومات بھی اپنے ساتھ لے کر آتے ہیں۔ وہ ان مفتوحہ علاقوں کو بھی ویسا ہی بنانا چاہتے ہیں جیسے ان کے آبائی شہر ہوتے ہیں۔ جیسے ہندستان میں سب سے پہلے بڑے پیمانے پر تبدیلی سلاطین دہلی کے دور میں آئی۔ اس سے پہلے جو بدلاؤ آیا وہ یہاں کے پہلے سے موجود معاشرے کے اندر سے اٹھتا رہا۔ جیسے ہندو مذہب کے بعد بدھ مت آیا تو اس نئے طرز زیست نے ستوپ، ویہار جیسی نئی عمارتیں متعارف کروائیں مگر یہ تبدیلیاں یہاں کی تعمیری روایت کا حصہ تھیں۔ مگر جب سلطان محمود غزنوی کے بعد خاندانِ غلاماں، لودھی، سید، خلجی اور تغلق حکمران بنے تو وہ اپنے ساتھ اپنی تعمیری روایت، مذہبی اور سماجی نظام بھی لے کر آئے جس نے ہندستان کے شہروں کو یکسر بدل کر رکھ دیا۔ اس عہد میں شہروں میں مساجد کی تعمیر شروع ہوگئی۔ یہ ایک نئی قسم عمارت تھی کہ جس نے ہندستان کے شہروں کو نئی جمالیات عطا کی، ایسی جمالیات جو صرف مسلم بستیوں سے مختص ہو کر رہ گئی تھی۔ اس کے ساتھ شہروں کے گرد حفاظتی فصیلوں کی باقاعدہ تعمیر کا آغاز ہوا۔ یہ بیرونی حملہ آوروں سے بچاؤ کا ایک طریقہ تھا۔ اس سے قبل جب بھی بیرونی حملہ آور آتے، شہر کے حکمران یا تو ان کا مقابلہ کرتے یا پھر ان کے سامنے اپنی دولت کے انبار لگا دیتے اور یوں خراج ادا کر کے شہر میں ہونے والی قتل و غارت سے اپنے لوگوں کو بچا لیتے۔ لڑائی کی صورت میں مقامی لوگ عموماً شہر چھوڑ کر چلے جاتے اور جب امن و سکون ہو جاتا، یہ لوگ واپس آکر آباد ہو جاتے۔

ہندستان کے شہروں میں دوسری تبدیلی اس وقت آئی کہ جب ظہیرالدین بابر اپنے چچا سے جان بچا کر اور فرغانہ کی ریاست سے ہاتھ دھو کر اپنے ساتھیوں کے ہمراہ ہندستان آیا تو اسے یہاں کی گرد آلود فضائیں، پانی اور باغات سے محروم شہر، پھلوں اور پھولوں کے بغیر زندگی رہنے کے قابل نہیں لگی۔ اس نے یہاں اپنے شہروں جیسی جمالیات کی بحالی کا منصوبہ بنایا۔ اس نے تین سو کے قریب معماروں کو

بلایا اور یہاں آباد کیا تا کہ اپنے ملک جیسی عمارتیں یہاں تعمیر کروا سکے۔ وہ یہ تبدیلی محض اپنے جمالیاتی ذوق کی تسکین کے لیے لانا چاہتا تھا اور نفسیاتی طور پر یہاں کے لوگوں کو یہ احساس دلانا چاہتا تھا کہ نئے حکمران ان سے زیادہ ترقی یافتہ، جمال پرست اور بہتر طرز زندگی کے امین ہیں۔ قدرت نے اسے مہلت نہیں دی مگر جس سلطنت کی اس نے بنیاد رکھی وہ اگلے ڈھائی سو سال سے زائد عرصہ تک قایم رہی اور اس نے یہاں کی تہذیب و معاشرت پر، یہاں کی تعمیرات اور طرز زندگی پر گہرے اثرات ڈالے جس کی ایک جھلک ہمیں بیسویں صدی کے آخیر میں تعمیر ہونے والے ذوالفقار علی بھٹو اور بے نظیر بھٹو کے مقبروں میں دکھائی دیتی ہے۔

ہندستانی شہروں میں تیسری بار بڑے پیانے پر تبدیلی اس وقت آئی کہ جب یہاں پر برطانوی حکومت قایم ہوئی۔ انگریزوں نے بھی اس مقامی آبادی کو غیر مہذب، ان پڑھ اور جاہل قرار دیتے ہوئے اپنی تعمیرات متعارف کروائیں۔ انہوں نے جو تاریخ ہمیں کے لوگوں سے یہاں کی معاشرت کے بارے میں لکھوائی، اس میں اس بات پر زیادہ زور دیا گیا کہ یہاں عام لوگ غیر انسانی زندگی گزار رہے ہیں۔ یہاں نہ تو پینے کے لیے صاف پانی ہے، نہ فلش سسٹم ہے اور نہ ہی نکاسی آب کا بندوبست ہے۔ یہاں گلیوں میں مردہ جانور کئی کئی دن تک پڑے سڑتے رہتے ہیں اور ان کی بساند سے ہوائیں آلودہ ہوتی رہتی ہیں، گھروں کا پانی مناسب نکاسی کے لیے نالیاں نہ ہونے کے سبب گلیوں میں کھڑا رہتا ہے جس سے بیماریاں پھیلتی ہیں، اس لیے یہاں میونسپل کے ادارے کی ضرورت ہے جس میں مقامی لوگوں کی نمائندگی ہو، تا کہ وہ اپنے شہروں کو صاف ستھرا رکھ سکیں۔ یہاں تعلیم کے لیے اسکولوں اور کالجوں کی ضرورت ہے۔ یہاں علاج کے لیے ہسپتالوں کی ضرورت ہے اور یہاں کی سخت گرمیوں میں درجہ حرارت کو کم کرنے کے لیے شجر کاری، زراعت کے لیے نہری نظام اور ذرائع آمدورفت کے لیے سڑکوں اور ریلوے کے نظام کو متعارف کروانا لازم ہے۔ وہ بھی یہاں کے عام لوگوں کا معیار زندگی بلند کرنے کا نعرہ لے کر یہاں آئے اور انہوں نے یہاں کے ذرائع پیداوار پر قبضہ کیا اور اپنی خواہش کے مطابق برطانیہ جیسی عمارتوں اور باغات کی یہاں تعمیر کی تا کہ وہ ایٹ ہوم محسوس کر سکیں۔ ہندستانی اور پاکستانی شہروں کی عمارتیں اور باغات آج بھی برطانوی شہروں کی جمالیات لیے ہوئے ہیں۔ باغات میں بیٹھنے کے لیے لگے بینچ، ڈسٹ بن، لوہے کے جنگلے اور گول سیڑھیاں، سٹریٹ اور روڈ لائٹس، رہائشی اور دفتری استعمال کی عمارتیں، ریلوے ٹرین اور ریلوے ٹریک، غرض بے شمار ایسی چیزیں ہیں جو ہمیں

آج بھی پاک و ہند اور برطانیہ کے شہروں میں مشترکہ دکھائی دیتی ہیں۔ شہروں میں بدلاؤ کا یہ عمل اتنے بڑے پیمانے پر ہوا کہ ہم اڑسٹھ سالوں کی آزادی کے باوجود اس غلامانہ اور کولونیل سوچ اور طرز زیست سے باہر نہیں نکل سکے۔ ہمارے بیوروکریٹس آج بھی انگریزی عہد کی عمارات کی بحالی کے لیے "دلکش لاہور" اور "تجدید لاہور" جیسے منصوبے متعارف کرواتے ہوئے ہرگز نہیں شرماتے۔ وہ انگریزی بولتے ہیں، انگریزی میں خط و کتابت کرتے ہیں جیسے مغلوں کے عہد میں سرکاری عریضہ نویسی کے کام کے لیے سرکاری زبان فارسی تھی۔

(نئی بات، ۹ جون ۲۰۱۵ء)

عمارتیں کیوں جل بجھتی ہیں

جب بھی قلم تھام کر کچھ لکھنے کے لئے بیٹھتا ہوں، یہ خیال مجھ پر غالب آ جاتا ہے کہ وطن عزیز پاکستان میں کام کرنے والے اداروں اور اُن سے وابستہ افراد کے ساتھ ایسا کیا کیا جائے کہ سب کچھ قانون ضابطے اور طے کردہ سانچے کے مطابق وقوع پذیر ہونے لگے، مگر ہر بار قلم ایک نقطہ پر رک جاتا ہے اور آگے بڑھنے سے انکاری ہو جاتا ہے۔ جس جانب بھی نظر دوڑاتا ہوں قانونی بے ضابطگیوں، غیر ذمہ دارانہ رویوں، لوٹ کھسوٹ اور ذاتی مفادات کے لئے سرکاری ذرائع وعہدوں کے استعمال کی ایسی ایسی شاندار اور ذہانت آمیز مثالیں دیکھنے کو ملتی ہیں کہ دل خون کے آنسو روتا ہے۔

دو سال قبل سپریم کورٹ نے خصوصاً لاہور شہر میں ناجائز تجاوزات ختم کروانے اور عمارتوں کی تعمیر کے قوانین لاگو کروانے کے لئے لاہور ڈویلپمنٹ اتھارٹی (LDA) کے افسران کو جھنجھوڑا اور اپنی ذمہ داریوں کا احساس دلایا۔ ماقبل جن افراد نے ذاتی منفعت اور رشوت کے سبب اگر عمارتوں کی تعمیر کے قوانین پر عمل درآمد نہیں کروایا تو ان افسران کو اس کا خمیازہ بھگتنا پڑا۔ ان کو نوکریوں سے ہاتھ دھونا پڑے یا عدالتوں کا سامنا کرنا پڑا۔ لاہور شہر کی اہم شاہراہوں پر واقع کثیر منزلہ عمارات کی غیر قانونی طور پر تعمیر کی جانے والی کئی کئی منزلیں کاٹ کر عمارتوں کی قامت کم کی گئی۔ اس سے عمارت کے ڈھانچے کو نقصان پہنچا، غیر قانونی طور پر اضافی منزلیں تعمیر کرنے والوں کو مالی نقصان پہنچا، مگر سپریم کورٹ کے حکم کی تعمیل اور عمل درآمدگی کے حوالے سے لچک نہ دکھانے کے سبب بلڈرز اور مالکان کو ایک واضح پیغام دیا گیا کہ حکومت قوانین پر عمل درآمدگی کا فیصلہ کر لے تو پھر کوئی طاقت اس کے رستے میں نہیں ٹھہر سکتی۔ ان دنوں میں ماہرین فن تعمیرات، انجینئرز اور مالکان نے اس عدالتی فیصلے کی عمل درآمدگی روکنے کے لئے جلوس نکالے، پریس کانفرنسیں کیں، ضلعی انتظامیہ اور لاہور ڈویلپمنٹ اتھارٹی کے افسران سے ملاقاتیں کیں، ان کو تکنیکی وفنی اعتبار سے عمارت کو پہنچنے والے

نقصانات اور اسٹرکچر کی استقامت کو درپیش خطرات سے آگاہ کیا مگر بااختیار لوگوں کا ایک ہی جواب تھا، عدالتی حکم پر عمل درآمد گی بہر صورت ہو گی۔

کمرشل عمارات کے منظور شدہ تعمیراتی قوانین کا بھی عجب حال ہے۔ پلاٹ کا سائز خواہ کچھ بھی ہو، سامنے دس فٹ چوڑا برآمدہ بنانا لازم ہے، اگر کونے والا پلاٹ ہے تو برآمدہ دو جانب بنے گا۔ خواہ دوکان کے لئے جگہ نہ بچے۔ اسی طرح تہہ خانہ کی اجازت برآمدہ کے نیچے نہ ہے، اس وجہ سے تہہ خانہ میں ہوا اور روشنی کا مسئلہ کھڑا ہو جاتا ہے۔ پہلی اور دوسری منازل پر کچھ فیصد حصہ پر تعمیر کی اجازت نہیں ہوتی تا کہ ہوا اور روشنی اوپر کی منزلوں پر موجود کمروں میں پہنچ سکے۔ مگر ساتھ یہ سہولت دی گئی ہے کہ اگر آپ جرمانہ کی رقم ادا کر دیں تو اس چھوڑے جانے والے رقبے پر بھی تعمیر کی جا سکتی ہے۔

یوں تو اب عمارت کی تعمیر سے ہونیوالی متوقع ماحولیاتی آلودگی کے بارے میں بھی رپورٹ طلب کی جاتی ہے، اسٹرکچر ڈیزائن اور چھت کے اسٹیل کی تمام کمپیوٹرائیزڈ تفصیلات بھی نقشہ کے ساتھ جمع کروانا لازم ہے مگر یہ سب لوازمات محض نقشہ پاس کروانے کے لئے ہونے والے اخراجات میں اضافہ کا سبب بنتے ہیں۔ حقیقت میں عمارتیں ویسے ہی تعمیر ہوتی ہیں جیسے ٹھیکیدار، مالکان، افسران یا اسٹیٹ بلڈر چاہتے ہیں۔ عجیب طرح کی منافقانہ صورتحال ہے، کاغذی کاروائی پر قانونی حوالے سے زیر، زبر، پیش تک کا فرق نہیں پڑنے دیتے اور پھر زیادہ سے زیادہ رقبہ پر غیر قانونی تعمیرات کی گنجائش بھی لاہور ڈویلپمنٹ اتھارٹی کے بااختیار افسران ہی پیدا کرتے ہیں۔

پہلے اسٹرکچرانجینئر اور ماہرینِ فن تعمیرات کی نگرانی کے بغیر زیرِ تعمیر عمارتوں کی چھتیں گرتی تھیں، لوگ ملبے تلے دب کر ہلاک ہو جاتے تھے مگر لاہور ڈویلپمنٹ اتھارٹی عملی طور پر ان غیر قانونی تعمیرات کو نہ روک سکیں۔ اسی طرح ہر سال بارشوں سے پہلے ایک اسٹیریو ٹائپ ٹائل میں اندرون لاہور شہر کی قدیمی خطرناک حد تک مخدوش عمارات کی ایک فہرست جاری کر دی جاتی ہے، مگر مکینوں کو تحفظ دینے یا ان عمارات کو گرنے سے روکنے کے لئے کبھی سنجیدگی سے کوششیں نہیں ہوئیں۔

تجارتی مقاصد کے لئے تعمیر کی جانے والی کثیر منزلہ عمارات کے لئے ایک ماہرِ فنِ تعمیر اور اسٹرکچر انجینئر کی ہی ضرورت نہیں ہوتی بلکہ اس کے ساتھ متوازی طور پر پبلک ہیلتھ انجینئر (پانی، سیوریج، واٹر سپلائی، گیزر، گیس) اور الیکٹریکل انجینئر، (وائرنگ، ٹیلی فون کیبلز، فائر سیفٹی) کی بھی ضرورت ہوتی

ٹیکنیکل ماہرین کنکریٹ کی چھتوں کا اسٹیل باندھتے ہیں، واٹر سپلائی اور سیور کے پائپ بچھاتے ہیں، الیکٹریکل کی تنصیبات لگاتے ہیں، اور یہ سب کچھ بغیر پلاننگ و ڈیزائن کے ہوتا ہے۔ عموماً سیڑھیوں والی جگہ پر تمام عمارت کے لیے ٹیلیفون اور الیکٹریکل وائرنگ کا ایک خوفناک جال بچھا دیا جاتا ہے، یہیں میٹر لگائے جاتے ہیں، اور اپنے آپ کو تاروں کے ممکنہ خطرات سے بچا کر انہی سیڑھیوں سے لوگ اوپر کی منزلوں پر جاتے ہیں۔ پھر کسی وقت دو تاریں حادثاتی طور پر آپس میں مل جاتی ہیں، یا ملا دی جاتی ہیں، شعلہ اُٹھتا ہے اور سب کچھ آگ کی لپیٹ میں آ جاتا ہے۔ دو تین سال پہلے مون مارکیٹ، اقبال ٹاؤن بھی اسی وجہ سے جل کر راکھ ہو گئی تھی مگر حکومت وقت نے سنجیدگی کا مظاہرہ نہیں کیا۔ اس سے پہلے الفتح جنرل سٹور بھی جل کر راکھ ہو چکا ہے مگر اس مرتبہ لاہور ڈویلپمنٹ اتھارٹی کی ایک اہم عمارت جو پچیس سال پہلے ایک بڑی کنسلٹینسی فرم نے ڈیزائن اور تعمیر کروائی تھی، اس کی بالائی تین منزلیں، ریکارڈ اور چند انسانی جانوں کے ساتھ جل کر راکھ ہو گئیں۔ اب بھی ضلعی انتظامیہ نے شہر میں اس خطرے سے مستقبل میں محفوظ رہنے کے لئے کوئی خاطر خواہ اقدامات نہیں اٹھائے۔ کیا اس مرتبہ بھی سپریم کورٹ کو ہی ایکشن لینا ہو گا؟ بڑے بڑے عہدوں پر فائز ہماری بیوروکریسی اب ہسپتالوں کے خالصتاً پیشہ ورانہ انتظامی و مرکزی عہدوں پر اپنے افسران کی تعیناتی کے لئے پر تول رہی ہے۔ عہدوں کے ساتھ وابستہ سہولتوں کے گڑ سے چپکے ان افراد کے گلے میں طوق ڈالنے کے لئے ذمہ داری عائد کرنے کی روایت کا ہمارے ملک میں کب آغاز ہو گا؟ کیا سیاستدان ہی عدل کے کٹہرے میں کھڑے کئے جاتے رہیں گے، بابو کی ٹائی کی گرہ کون ڈھیلی کرے گا۔ صوبائی محتسب، انٹی کرپشن اور پیڈا ایکٹ (PEEDA ACT 2009) تو بابو کے سامنے ہاتھ باندھے کھڑے ہیں۔

(جہان پاکستان، ۵ جون ۲۰۱۳ء)

تعمیر کے لیے تخریب ضروری مگر؟

ہر نئی تعمیر کے لئے تخریب ضروری ہے، یہ جدید زندگی کا بیانیہ ہے۔ اس کو جدیدیت کے اس دور میں پورے یقین و اعتقاد کے ساتھ قبول کر لیا گیا کہ جب صنعتی انقلاب کے نتیجے میں راتوں رات تعمیر کی جانے والی کثیر منزلہ عمارات کو اس لیے گرانا پڑ گیا کہ ان عمارات میں تزئین و آرائش نام کی کوئی چیز نہیں تھی کہ جس کو بچایا جانا ضروری سمجھا جاتا۔ فیکٹریوں کا تیار کردہ سامان اور دوسرے ملکوں سے لائی جانے والی مصنوعات کو سٹور کرنے کے لیے سمندروں کے کنارے یہ عمارات بنائی گئی تھیں۔ اس سے پہلے کبھی اتنی زیادہ تعداد میں ایسی عمارات نہ بنائی گئیں۔ تعمیر کا کام لوہے، سیمنٹ اور کنکریٹ کو استعمال کرنے والی مخلوق کہ جس کو انجینئرز کا نام دیا گیا، انہوں نے فریم سٹرکچر کے آسان اور تیز تر طریقہ تعمیر کو استعمال کرتے ہوئے بدہیئت اور غیر متناسب عمارات تعمیر کیں۔ اس سے پہلے کسی بھی تعمیر کی جانے والی عمارت کی عمر کا تعین نہیں کیا جاتا تھا۔ نئے سامان تعمیرات کے ساتھ ہی تعمیر میں استعمال ہونے والے سامان کی عمر کے تعین کا مسئلہ کھڑا ہوا۔ مگر اس سے پہلے جو بھی مذہبی عمارات بنتی تھیں، ان کے لیے زیادہ تر پتھر اور بعد ازاں اینٹ کا استعمال ہوتا رہا کہ جن کے لئے چونے کا مسالہ استعمال ہوتا جس کے بارے میں کہا جاتا تھا کہ نصف صدی گزرنے کے بعد اس پر جوانی آتی ہے۔

جب جدید فن تعمیر کی بنیاد پڑی تو اس کے لیے حکومتی اداروں کی سرپرستی کرتے ہوئے امریکہ کو بہت کام کرنا پڑا۔ امریکہ کی اپنی تو کوئی تعمیری روایت تھی نہیں، اس لیے امریکہ کے دانشوروں کے سامنے یہ ایک سوال بھی رکھا گیا کہ امریکی فن تعمیر کا کون سا تشخص ہوگا؟ نئے متعارف ہونے والے عمارتی تعمیراتی سامان کہ جس میں اسٹیل، کنکریٹ اور سیمنٹ شامل تھا، کو بنیاد بناتے ہوئے قدرے سادہ انداز میں تعمیر کی جانے والی عمارات کو جدید فن تعمیر کی پہچان قرار دینے کے لیے سیکڑوں کتابیں لکھوائی گئیں، ہزاروں مقالے لکھے گئے، اور بے شمار ماہرین فن تعمیرات کو فنڈز اور قرضہ کے ساتھ

ترقی پذیر ملکوں میں بھیجا گیا کہ وہ وہاں جدید فن تعمیر کی بنیاد ڈالیں اور ایسی عمارتیں تعمیر کریں کہ جن کی شناخت کے ڈانڈے جدید فن تعمیر کی تحریک کی صورت میں امریکہ کے ساتھ جڑیں۔ اس سے پہلے دنیا بھر میں جہاں جہاں انگریز گئے، اپنے ساتھ انگریزی طرز تعمیر اور جمالیات لے کر گئے۔ برطانیہ کے عہد کی یہ عمارات آج بھی ان ملکوں میں موجود ہیں کہ جہاں برطانوی تسلط رہا ہے۔ لندن میں تعمیر ہونے والی کسی بھی عمارت کے لیے لازم قرار دیا گیا ہے کہ اس کی بلندی دریائے ٹیمز کے کنارے موجود سینٹ پال کیتھڈرل کی عمارت سے زیادہ نہ ہو۔ یہاں برطانوی حکومت کی نظر میں کوئی مذہبی عمارت کا تقدس نہیں ہے، بل کہ ان کے سامنے ان کے قدیمی نمائندہ شہر لندن کی جمالیات ہے۔ لندن واحد شہر ہے کہ جو برطانیہ میں اپنے شاندار عہد رفتہ کی ایک یادگار ہے کہ جہاں تعمیرات کو اس لیے اپنی اصل حالت میں محفوظ رکھا گیا ہے کہ وہ شہر اس بات کا گواہ ہے کہ یہاں سے برطانیہ نے دنیا بھر میں اپنا تسلط قائم رکھا۔ اگر ان عمارات سے بلند عمارات کی تعمیر کی اجازت دے دی جاتی تو بیسویں صدی کے آخری نصف میں جدید ٹیکنالوجی کے تحت تعمیر ہونے والی سر بفلک عمارات کے جلو میں انگریزی عہد کی یہ تہذیب غائب ہو جاتی اور وہی صورت حال ہوتی کہ جو اس وقت لاہور شہر میں مسجد مریم زمانی، شالامار باغ، قلعہ لاہور اور بادشاہی مسجد کی ہے کہ جن کے چاروں اطراف تعمیر کی جانے والی جدید عمارتوں میں ان کی خوبصورتی کا چاند اس لیے نہیں گہنا گیا کہ نئی عمارتیں خوبصورت ہیں، بل کہ اس لیے گہنا گیا ہے کہ ان عمارتوں کی بدصورتی اپنی سر بفلک منڈیروں سے ان کی چھتوں پر جھانکتی ہے اور انہیں اپنی بدصورتی کا حصہ بناتی ہے۔

جدید فن تعمیر کے خدوخال میز وانڈیرو، فرینک لائیڈ رائیٹ، والٹر گروپئیس، لی کاربوزیئر، رچرڈ نیوٹرا، لوئس سلیوان، الور آلٹو، ایڈورڈ ڈی سٹون، لوئس کہان جیسے جدید فن تعمیر کے ماہرین نے وضع کیے اور امریکہ کو جدید فنِ تعمیر کا نمائندہ قرار دلوانے میں ہر سطح پر کام کیا۔ اس تحریک کے بنیادی قوانین وضع کیے گئے تا کہ اس سے پہلے جو برطانوی فنِ تعمیر کی ایک تگڑی روایت صدیوں سے چلی آ رہی تھی، اس سے اس نئی روایت کو الگ کیا جائے۔ پہلا اصول یہ اپنایا گیا کہ جو بھی سامان تعمیر استعمال کیا جائے، اس کی اصل شکل نظر آنی چاہیے، اس پر کسی قسم کی الگ سے تہہ نہ چڑھائی جائے جیسا کہ اس سے پہلے پتھر اینٹوں کی دیواروں پر چونے کے پلستر میں اور دیگر تزئین و آرائش کی تیکنیک استعمال کرتے ہوئے خوبصورتی پیدا کی جاتی تھی۔ جیومیٹری کو جمالیات سے الگ کر دیا گیا اور حساب و الجبرا کو محض سٹرکچر کے

ڈیزائن میں مختلف فارمولوں کے استعمال تک محدود کر دیا گیا۔ عمارتیں ایسی ہونا چاہئیں کہ وہ دور سے پہچانی جا سکیں کہ یہ ہسپتال ہے، یہ ہوٹل ہے، یہ گھر ہے، یہ تعلیمی ادارہ ہے۔ دوسرے لفظوں میں عمارت کی تعمیر اس کے تعمیری مقصد کے تحت ہونی چاہئے۔ اسے Form Follows Function کا نام دیا گیا۔ جس نے عمارتوں کی جمالیات کو یکسر تبدیل کر دیا۔ عمارتوں کی تعمیر و جمالیات میں سادگی کو اہمیت دیتے ہوئے تمام تزئینی و آرائشی تفصیلات کو عمارتوں سے منہا کر دیا گیا۔ خطِ مستقیم اور قائمۃ الزاویہ ڈیزائن کو ترجیح دی جانے لگی۔ یہ تمام سہولیات دراصل تعمیرات کو کم قیمت بنانے اور کم وقت میں تعمیر کرنے کے لیے اختیار کی گئیں جو اس وقت کے صنعت کاروں اور سرمایہ داروں کی ضرورت تھی۔

لوہا، سریا، کنکریٹ اور شیشہ بنیادی تعمیراتی سامان قرار پائے۔ ان کو فیکٹریوں میں تیار کرنے کے لیے اسٹیل ملیں، سیمنٹ فیکٹریاں لگائی گئیں۔ ٹرانسپورٹ کے ذرائع جب بحری سے بری میں تبدیل ہوئے تو آٹو انڈسٹری کی جانب توجہ دی گئی جس نے نت نئی گاڑیوں اور سڑکوں کی تعمیرات پر توجہ دی۔ شہروں کی منصوبہ بندی تبدیل ہوگئی، اب لوگ سڑکوں اور عمارتوں کے درمیان میں بچ جانے والی جگہوں پر چلنے لگے، سونے لگے اور رہنے لگے۔ یہ سب کچھ انیسویں صدی کے پہلے نصف میں وقوع پذیر ہونا شروع ہو گیا تھا۔ جدید دور کلاسیکی دور سے اس لحاظ سے مختلف قرار پاتا ہے کہ پہلے انسان کی تخلیقی صلاحیتیں اور اس کے مالیاتی ذرائع اپنی ذات، فنونِ لطیفہ، جمالیات، حیات و کائنات کے مسائل کو حل کرنے میں گزرتے تھے۔ انسان کے پاس اس کے اپنے لئے وقت ہوتا تھا مگر اب انسان کے پاس نہ تو اپنے لئے وقت ہے اور نہ ہی دوسروں کے لئے، وہ ہر وقت اپنے گرد عمارتوں کے جنگل اگانے میں مصروف ہے۔ ان عمارتوں کے جنگلوں میں راستہ بنانے کے لئے وہ سڑکیں اور شاہراہیں تعمیر کرتا ہے۔ پہلے وہ اپنی ضرورتوں کی تکمیل کے لئے عمارتیں، سڑکیں اور پل بناتا تھا مگر اب وہ صنعتوں کی پیدا کردہ مصنوعات کو کھپانے کے لئے تعمیراتی سرگرمیوں میں خود کو مصروف رکھتا ہے۔ قدیم مہابیانیہ اپنی معنوی سطح پر تبدیل ہو گیا ہے۔ اب نئی تعمیر کے لیے تخریب نہیں ہوتی، بل کہ اب عمارتیں اس لیے گرائی جاتی ہیں، سڑکیں اس لیے بنائی جاتی ہیں، جنگیں اس لیے لڑی جاتی ہیں، قرضے اس لیے دیے جاتے ہیں تا کہ کارخانوں کی پیداوار کو استعمال میں لایا جا سکے۔ پہلے پہیہ انسان کو رزق مہیا کرنے کے لیے چلایا جاتا تھا، مگر اب پہیہ پیداوار کی کھپت کے لئے رواں رکھا جاتا ہے۔

([illegible])

جاوید اقبال اور وقف پراپرٹی آرڈیننس

جسٹس (ر) جاوید اقبال کی شخصیت اور ان کے علمی و فکری کارناموں کے حوالے سے مضامین تو لکھے جا رہے ہیں اور لکھے جاتے رہیں گے مگر ان کا یہ کام کہ انہوں نے ملک میں وقف جائدادوں کے لیے وقف پراپرٹی آرڈیننس 1959ء تحریر کیا، عام طور پر اس حوالے سے بات نہیں ہوتی حالانکہ اس میں بنیادی کام جاوید اقبال کا ہی تھا۔ صوفیا کے مزارات، ان کے نام سیکڑوں مربعے زرعی زمینیں اور کئی عمارتیں ایسی تھیں جو انگریزی حکومت سے پہلے گدی نشینوں کے زیر تصرف تھیں۔ وہاں سے حاصل ہونے والی آمدن کہ جس کا بڑا حصہ نذرانہ جات کی صورت میں ہوتا، گدی نشین اور متولی اس کو اپنی ذاتی آسائشوں اور ضرورتوں پر خرچ کر رہے تھے۔ انگریزی عہد میں ہندوؤں اور مسلمانوں کی ایسی تمام وقف جائدادیں اور صوفیا کے مزارات حکومت نے پہلے بورڈ آف ریونیو کے حوالے کر دیے اور بعد میں ہر مزار کے انتظامی امور اور رسومات کی ادائیگی کے لیے الگ الگ کمیٹی تشکیل دے دی جو ڈسٹرکٹ مجسٹریٹ کی زیر سرپرستی کام کرتی تھی۔ اس کمیٹی کے ارکان کا انتخاب الیکشن کے ذریعے ہوتا تھا۔ اس کا مقصد دراصل یہ تھا کہ مسلمانوں اور ہندوؤں کے ان روحانی مراکز کو اپنے کنٹرول میں لیا جائے تاکہ یہاں سے بغاوت جنم نہ لے سکے۔ حکومتی اختیار میں آنے کے بعد ان روحانی مراکز کے انتظامات میں اور طرح کی برائیاں پیدا ہونے لگی تھیں کہ جن کو ختم کرنے کے لیے حکومت برطانیہ کو کئی ایک آرڈیننس نافذ کرنے پڑے۔

پاکستان بننے کے بعد جب محمد ایوب خان نے اقتدار سنبھالا تو اس کو بھی خدشہ تھا کہ ان مزارات اور روحانی مراکز سے کہیں اس کے خلاف کوئی صدائے احتجاج بلند نہ ہو۔ لہٰذا اس نے بھی برطانوی حکومت کی پیروی میں ان مزارات اور وقف جائدادوں کو حکومتی تصرف میں لانے کا ارادہ کیا۔ جاوید اقبال کو اسلام میں وقف کے تصور سے بھی آگاہی تھی اور برطانوی قانون سے بھی واقف تھے، انہوں نے خانقاہوں میں ہونے والی سرگرمیوں سے بھی آگاہی حاصل کر رکھی تھی اور ملائیت کے خلاف بھی

تھے کہ علامہ اقبال کی شاعری میں جگہ جگہ اس کلچر کو تنقید کا نشانہ بنایا گیا تھا۔ یوں تو جاوید اقبال کے لیے ایسے کسی آرڈیننس یا قانون کی تشکیل ایک چیلنج سے کم نہیں تھی مگر ایک ہی وقت میں اسلامی اور انگریزی تعلیم اور قانون کے تناظر میں ایسا کوئی آرڈیننس تشکیل دینا بہت بڑی ذمہ داری تھی۔ ایک جانب مذہبی مسئلہ تھا تو دوسری جانب انگریزی قوانین، اس بات کا قوی امکان تھا کہ دونوں باہم متصادم ہو جائیں گے، مگر ایسا ہوا نہیں۔

وقف پراپرٹی آرڈیننس 1959ء کے اندر وقف کے اسلامی تصور کو سمو دیا گیا ہے۔ اس سلسلے میں اورنگ زیب عالمگیر کے عہد میں تحریر کی جانے والی ''فتاویٰ عالمگیری'' میں ایک سو سے زائد صفحات وقف سے متعلق معاملات کے بارے میں شرعی احکامات کی روشنی میں کیے گئے فیصلوں پر مشتمل ہیں۔ قرآن و حدیث میں لفظ ''وقف'' اپنے لغوی تناظر یعنی ''ٹھہرنے'' اور ''رکنے'' کے مفہوم میں ہی استعمال ہوا ہے۔ اسلامی دنیا میں لفظ ''وقف'' اپنے وسیع تر اصطلاحی مفہوم میں ''وقوف'' کے طور پر استعمال ہوتا ہے جس کے معنی ''وقف شدہ شے'' نکلتے ہیں اس کو انگریزی میں (Endowment) کے مترادف استعمال کیا جاتا ہے۔ فتاویٰ عالمگیری میں درج ہے ''گویا کسی شے کو وقف کر دینے سے وہ شے واقف کی ملکیت سے نکل کر اللہ تعالیٰ کی ملکیت میں منتقل ہو جاتی ہے اور متعلقہ افراد کے لئے فائدے کا ذریعہ بنی رہتی ہے۔ وقف شدہ شے کو اس کا سابقہ مالک نہ تو فروخت کر سکتا ہے اور نہ ہی اسے ہبہ کر سکتا ہے اور نہ ہی کسی طریقے سے اس پر اپنی ملکیت جتلا سکتا ہے۔''

وقف پراپرٹی آرڈیننس میں پہلی مرتبہ وقف جائیداد کو وسیع تناظر میں دیکھا گیا اور یہ طے کیا گیا کہ درج ذیل جائیدادیں اس ذیل میں آتی ہیں: (۱) کسی بھی مسلمان کی جائیداد جو مستقل طور پر ایسے مقصد کے لئے مختص کی گئی ہو جو اسلام کی نظر میں (Religious)، (Pious) اور (Charitable) ہے۔ (۲) اگر ہندوستان میں رہ جانے والی وقف جائیداد کے بدلے میں پاکستان میں کوئی جائیداد دی گئی ہے تو وہ بھی وقف ہی کہلائے گی۔ (۳) اگر کوئی جائیداد وقف جائیداد کے بدلے میں خریدی جائے، یا باہم تبدیل کی جائے یا وقف سے حاصل ہونے والی آمدن سے خریدی جائے، وقف کی ذیل میں آئے گی۔ (۴) مزارات پر رکھے جانے والے کیش بکسوں سے حاصل ہونے والی آمدن یا خیراتی مقاصد کے لئے دیئے جانے والے نذرانہ جات کو ''Charitable Purpose'' کے لئے خرچ کرنے کی یوں وضاحت کی گئی کہ جس سے غرباء کو فائدہ ہو، تعلیم، عبادت، ادویات، مزارات کی دیکھ

بحال و مرمت۔ اس آرڈیننس کے تحت مغربی پاکستان میں حکومت نے تمام مزارات پر انتظام و انتظامی اختیارات سنبھالنے کے لئے چیف ایڈمنسٹریٹر اوقاف کا تقرر کیا اور اس کے لئے درج ذیل شرائط عائد کیں۔ ''حکومت چیف ایڈمنسٹریٹر اوقاف کا تقرر کرے گی۔ اس عہدے کی اہلیت کے لئے مسلمان ہونا لازمی شرط رکھا گیا اور چیف ایڈمنسٹریٹر اوقاف کو کسی بھی مزار اور اس سے ملحقہ وقف جائیداد کا کنٹرول سنبھالنے، دیکھ بھال کرنے، مرمت کرنے کے وسیع اختیارات دیئے گئے۔ چیف ایڈمنسٹریٹر اوقاف محض ایک نوٹیفکیشن جاری کرنے پر کسی بھی وقف جائیداد کا مکمل کنٹرول سنبھال سکتا ہے۔ تاہم اس بات کی گنجائش رکھی گئی کہ نوٹیفکیشن جاری ہونے کے تیس دن کے اندر اندر ضلعی عدالت میں درخواست دی جاسکتی ہے کہ مذکورہ بالا جائیداد وقف نہیں ہے لہٰذا اس پر قبضہ نہیں کیا جاسکتا۔ وقف پراپرٹی آرڈیننس میں وضاحت کی گئی کہ مسجد، تکیہ، خانقاہ، درگاہ یا دیگر مزارات و زیارت گاہوں کے نام کی گئی جائیدادیں وقف کی ذیل میں آئیں گی۔ مزید یہ وضاحت کی گئی کہ واقف کی زندگی میں، اگر وہ چاہے تو، چیف ایڈمنسٹریٹر اوقاف وقف جائیداد کا انتظام نہیں سنبھال سکتا کہ جب تک وہ انتقال نہ کر جائے۔ اس ایکٹ کے تحت چیف ایڈمنسٹریٹر اوقاف کو مزارات پر ہونے والی رسومات، تقریبات، سرگرمیوں، عرسوں، جائیداد، آمدن، خرچ، دیکھ بھال، انتظام، تعمیر و مرمت وغیرہ سب پر مکمل اختیار حاصل ہوگیا۔

جاوید اقبال نے تو نصف صدی قبل وقف جائدادوں کی دیکھ بھال کے لیے ایسا آڈیننس بنا دیا کہ جو اسلام میں وقف کے تصور سے متصادم نہیں ہے مگر آج اس امر کی ضرورت ہے کہ اس بات کا جائزہ لیا جائے کہ کیا محکمہ اوقاف و مذہبی امور ان وقف جائدادوں سے حاصل ہونے والی آمدن ان ہی مدات میں خرچ کرر ہا ہے یا اس نے اپنے ذمہ کچھ اور کام بھی لے لیے ہیں کہ جہاں وقف سے حاصل ہونے والی آمدن کو خرچ نہیں کیا جاسکتا۔ اگر ایسی کوئی بات ہے تو وقف پراپرٹی آرڈیننس پر ضروری نظر ثانی کرنا چاہیے اور ان حدود کا تعین کرنا چاہیے جہاں وقف سے حاصل ہونے والی آمدن کو خرچ کرنے کی اسلام میں اجازت نہیں ہے۔ مگر افسوس اب ہم میں جاوید اقبال جیسی ویژنری شخصیت موجود نہیں ہے۔ ان کی زندگی میں اگر ایسا کچھ کرلیا جاتا تو بہت بہتر تھا مگر اب تو بہت دیر ہو چکی۔ ہماری دعا ہے کہ اللہ تعالیٰ جسٹس (ر) جاوید اقبال کو اپنے جوار رحمت میں جگہ دے۔

(نئی بات، ۱۹اکتوبر ۲۰۱۵ء)

یوم سیاحت

27 ستمبر کو دنیا بھر کے متوازی پنجاب میں بھی یوم سیاحت منانے کی تیاریاں کی جارہی ہیں۔ اس کیلئے گذشتہ ہفتہ سے شاہراہ قائداعظم پر ٹورازم ڈیپارٹمنٹ کے جانب سے خوبصورت فلیکس آویزاں کئے گئے ہیں اور 27 ستمبر 2014 کو الحمراء ہال میں ایک تقریب کے انعقاد کے انتظامات بھی کئے جارہے ہیں۔ سیاحت کا شوق انسانی زندگی میں بہت قدیم ہے۔ عہد گذشتہ میں سیاح کہ جو صاحبِ شعور اور صاحبِ بصیرت افراد ہوتے تھے، اپنا سفری تھیلا تیار کر کے سیاحت کیلئے نکل کھڑے ہوتے۔ ان کو اپنی منزل کا بھی علم نہیں ہوتا تھا اور یہ بھی معلوم نہیں ہوتا تھا کہ اس سفر کی صعوبت سے ان کی حسِ سیاحت کو کچھ تسکین کا سامان بہم پہنچے گا یا نہیں۔ کولمبس نے امریکہ دریافت کرلیا، یہ بھی محض اتفاق کا نتیجہ تھا، جیسا کہ تاریخ کی کتابوں میں مذکور ہے، مگر مغرب سے مشرق کی جانب سفر کرنے والوں کے مقاصد پہلے سے طے کردہ ہوتے تھے۔ انہیں انگریزیا پرتگالی حکومتیں خاص مقاصد کیلئے برصغیر کی جانب روانہ کرتی تھیں۔ یہ ایک لحاظ سے جاسوس بھی ہوتے تھے جنہوں نے اپنی سیاحت کے ممالک میں حکومتوں اور حکمرانوں کی بابت بنیادی معلومات اکٹھا کرنی ہوتی تھیں۔ رنجیت سنگھ کے عہد تک انگریزی سیاح ایسی معلومات کیلئے آتے رہے۔ رنجیت سنگھ اس معاملے میں مغلوں کی نسبت بہت محتاط تھا۔ بہت چھان بین اور تحقیق کے بعد ایسے سیاحوں کو اپنے دربار تک رسائی دیتا تھا۔ چارلس میسن بھی سیاح ہی تھا جس نے پہلی مرتبہ ہڑپہ اور موئن جوداڑو کا ذکر اپنے سفرنامہ میں کیا کہ یہاں کوئی قدیمی بستی برہمن آباد کے نام سے کبھی ہوتی تھی۔ یہ تو بہت بعد کی بات ہے کہ ان آثار کی کھدائی کی گئی اور پھر واقعی تین چار ہزار سال قدیم بستی کے بارے میں دنیا کو معلوم ہوسکا۔

حکومتی ریاستیں بننے کے بعد سیاحت کے رنگ ڈھنگ، انداز اور مقاصد سب بدل گئے ہیں۔ ایک زمانے تک سیاحت سے دلچسپی صرف مورخین تک ہی محدود رہی۔ وہ بھی کتابوں میں لکھی ہوئی

تاریخ کے بچ جانے والے کھنڈرات کو اپنی حیرت کے ساتھ دیکھنے کیلئے نکل کھڑے ہوتے اور پھر تحقیق وتالیف کا کام زیادہ بہتر انداز سے سرانجام دے سکتے۔ بیسویں صدی کے نصف میں سیاحت کے معنی و مفہوم اور مقاصد یکسر بدل گئے۔ اب لوگ محض تحقیق وتالیف کیلئے ان قدیمی کھنڈرات کو دیکھنے نہیں جاتے تھے بلکہ اپنے اندر موجود تجسس اور وژن کو کشادہ کرنے کیلئے دنیا بھر کی قدیمی تہذیبوں کی ان بچ جانے والی یادگاروں کو دیکھنے کیلئے جانے لگے۔ لوگوں کے اس بڑھتے ہوئے رجحان نے حکومتی اداروں کو ٹورازم ڈیپارٹمنٹ کے قیام کی ضرورت کا احساس دلایا۔ ورلڈ بنک کی ایک رپورٹ کے مطابق پاکستان کے سات شہروں کو ٹورازم سٹی قرار دیتے ہوئے ان میں ٹورسٹ کو سہولتیں مہیا کرنے کیلئے 1966ء میں پہلے منصوبہ کا آغاز ہوا۔ ان سات شہروں میں لاہور بھی شامل تھا لہٰذا ائرپورٹ سے قدیم شہر لاہور کو رسائی دینے کیلئے ایک کشادہ سڑک کے بارے میں منصوبہ بندی کی گئی، ڈیوس روڈ اور مال روڈ پر واقع ہوٹلوں میں ٹورسٹ کے لئے عالمی سطح پر سہولیات کی فراہمی کا پروگرام بنایا گیا اور قدیم شہر لاہور کہ جو بنیادی سہولتوں سے بھی محروم تھا، وہاں بہتر ماحول، سیاحوں کی سہولیات اور عمارتوں کی دیکھ بھال کا منصوبہ بنایا گیا۔ تب دہلی دروازہ کو ہی شہر قدیم لاہور کے داخلے کیلئے موزوں اور مناسب سمجھا گیا۔ دہلی دروازہ ایک تو ریلوے اسٹیشن کے قریب تھا، ائیرپورٹ سے براہ راست یہاں آیا جاسکتا تھا، دوسری اہم بات یہ کہ دہلی دروازے کے اندر حمام وزیر خان اور پھر مسجد وزیر خان و سنہری مسجد موجود تھی اور یہیں سے راستہ مسجد مریم زمانی سے ہوتا ہوا قلعہ کے اکبری دروازہ اور روشنائی دروازہ تک جاتا تھا، جو کہ سیاحوں کیلئے پیدل چل کر ان تاریخی اور کلچر سے مزین تعمیرات و ماحول جیسی کشش کا سبب تھا۔ 1966ء کے اس منصوبہ پر تو عمل نہ ہوسکا۔ بات صرف رپورٹ کی حد تک محدود ہوگئی۔ اس کے بعد 1982ء میں ایک مرتبہ پھر ورلڈ بنک کے تعاون سے قدیمی شہر لاہور کی صورتحال کو بہتر بنانے اور یہاں کی تہذیب و معاشرت کی بچ جانے والی نشانیوں کو محفوظ کرنے کا منصوبہ تیار کیا گیا۔ عملی طور پر تزئین و آرائش کا کام بھی اس منصوبہ کا اہم حصہ تھا، جس میں عہد گذشتہ کے آرٹ وفنون کی نشاۃ ثانیہ کیلئے ماہرین اور کرافٹس مین کی ٹریننگ کو بھی لازمی جزو کے طور پر شامل کیا گیا۔ اس عہد میں ایک تو دہلی دروازہ کی تزئین و آرائش کی گئی، حمام وزیر خان پر بحالی کا کام ہوا اور اس کے ساتھ ساتھ پانی کی فراہمی اور سیور کی نکاسی کیلئے ڈرین کی تعمیر کی گئی تاکہ ماحول پاک صاف، گندگی اور آلودگی سے نجات اور لوگوں کو حفظان صحت کے اصولوں کے مطابق فضائی ماحول اور ہوا کی فراہمی کو یقینی بنایا جاسکے۔ یہ

کام ایل ڈی اے نے PEPAC کے اشتراک سے کیا۔ قدیمی شہر کے اندر کئی حویلیوں اور گھروں کی ڈاکومنٹیشن بھی کی گئی جو کہ بعدازاں ایک کتابی صورت میں شائع ہوئی جس کا تحریری مواد ڈاکٹر سیف الرحمن ڈار نے مہیا کیا۔ اس مرحلہ پر تزئین وآرائش اور بحالی کے پراجیکٹ کے دوران ہونے والے تجربہ کو استعمال کرتے ہوئے ایک رپورٹ بھی تیار کروائی گئی، جس میں حکومتی اداروں کے کردار پر سخت تنقید کرتے ہوئے بتایا گیا کہ پاکستان میں قدیمی عمارتوں کی تزئین وآرائش اور بحالی کے کام میں کیا رکاوٹیں ہیں اور کسی طرح مرحلہ وار ان رکاوٹوں کو دور کرتے ہوئے عملی طور پر سیاحوں کیلئے بہتر ماحول اور سہولیات مہیا کی جا سکتی ہیں۔ سال 2006ء تک آتے آتے عالمی سطح پر کنزرویشن اور ریسٹوریشن کے معانی ومفہوم ہی تبدیل ہو گئے۔ اب پرانی عمارات مقدس گائے کی طرح نہیں تھیں بلکہ ان کا نیا استعمال حدود وقیود میں رہتے ہوئے ہو سکتا تھا۔ اب کلچر کو بنیاد بنایا گیا اور دنیا بھر میں کلچر کو محفوظ کرنے کی تحریک ان عالمی مالیاتی اداروں نے اپنی فنڈنگ کے ساتھ مشروط کر دی۔ دہلی دروازے سے وزیر خان مسجد اور قلعہ تک جاتی ہوئی سڑک کو ''شاہی گزرگاہ'' کا نام دیا گیا، اور آغا خان کلچرل سروسز فار پاکستان (AKCSP) کے تعاون سے اس شاہی گزرگاہ کی تزئین وآرائش کی بحالی کا کام شروع ہوا جو والڈ سٹی اتھارٹی کی شکل میں اس وقت اپنا کام جاری رکھے ہوئے ہے۔ تزئین وآرائش اور بحالی کا پہلا مرحلہ تقریباً مکمل ہو چکا ہے۔ دوسرے مرحلے میں شہرِ قدیم لاہور کے کلچر، پکوان، اکھاڑے، تعمیرات، فنونِ لطیفہ کی حفاظت اور ترقی وترویج کے ساتھ ساتھ سیاحوں کو بنیادی سہولتوں کی فراہمی کی جائے گی۔ قدیم شہر سے تجارتی سرگرمیوں کے دباؤ کو کم کرنے کیلئے بادامی باغ بس ٹرمینل اور فارورڈنگ ایجنسیوں کی منتقلی کے منصوبہ پر بھی ہونے والا کام اسی سلسلے کی کڑی ہے۔

(جہان پاکستان، ۲۶ ستمبر ۲۰۱۴ء)

لاہور والڈ سٹی اتھارٹی اور حمام وزیر خان

لاہور والڈ سٹی اتھارٹی پنجاب گورنمنٹ کا ایسا ادارہ ہے کہ جو سرکلر گارڈن اور اس کے اندر قدیم شہر لاہور کی دیکھ بھال اور پرانی عمارتوں کی تزئین و آرائش کے لیے پنجاب گورنمنٹ نے تشکیل دیا ہے۔ یہ ادارہ اپنی نوعیت کا کوئی الگ ادارہ نہیں، دنیا بھر میں تعمیراتی اثاثوں کی حفاظت اور دیکھ بھال کے لیے ایسے ادارے موجود ہیں۔ ورلڈ بینک کے تعاون سے پنجاب گورنمنٹ نے اندرون شہر لاہور کی تزئین و آرائش کی بحالی کے لیے ایک منصوبہ ۲۰۰۶ء میں تیار کیا۔ اس کا PC-I اربن یونٹ نے بنایا تھا اور اس منصوبے کو عملی جامہ پہنانے کے لیے پراجیکٹ مینجمنٹ یونٹ بنایا گیا جس نے حتمی طور پر والڈ سٹی اتھارٹی کی شکل اختیار کر لی۔ ابتدائی طور پر یہ فیصلہ ہوا کہ شہر قدیم لاہور کے اندر تمام انفراسٹرکچر سہولیات (بجلی، گیس، ٹیلی فون، پانی، سیور) کی فراہمی کے لیے متعلقہ اداروں سے رابطہ کر کے ان کے الگ الگ PC-I بنائے جائیں گے اور جب یہ تمام سہولتیں زیر زمین چلی جائیں گی تو آخر میں عمارات کی بیرونی تزئین و آرائش کر دی جائے گی۔ بجلی، گیس اور ٹیلی فون کے محکمے وفاق کے ماتحت تھے، ان کی جانب سے بمشکل ہی تعاون ملا۔ اس تمام کام میں ایک سال لگ گیا۔ جب ٹینڈر جاری کرنے کا وقت آیا اس وقت آغا خان کلچرل سروسز فار پاکستان (AKCSP) نے تکنیکی معاونت کے لیے اپنی خدمات پیش کر دیں۔ انہوں نے پہلے سے طے کردہ طریقہ کار مسترد کر دیا اور ایک ٹھیکیدار کے ساتھ کام کے لیے Integrated ڈیزائن تیار کیا۔ اس منصوبہ میں اندرون لاہور کی تاریخی عمارات کی تزئین و آرائش کی بحالی کا کام بھی شامل کر لیا گیا۔ علاوہ ازیں سرکلر گارڈن اور منٹو پارک کے لینڈ اسکیپ کو بھی پراجیکٹ کا حصہ بنا دیا۔ اصل مشکلات تو سرکلر گارڈن میں سے تجاوزات کا خاتمہ تھا۔ اس کے علاوہ مسجد وزیر خان اور حمام وزیر خان کے ارد گرد بنی ہوئی دکانات تھیں جن کا گرایا جانا بہت ضروری تھا۔ ورلڈ بینک کی پالیسی کے مطابق ان قابضین اور کرایہ داروں کو مارکیٹ ریٹ پر قیمت

دے کر یہ دکانات خالی کروائی گئیں۔ اس سلسلے میں محکمہ اوقاف و مذہبی امور، محکمہ آثار قدیمہ اور ضلعی حکومت کا تعاون بھی حاصل رہا۔

لاہور والڈ سٹی اتھارٹی نے آغا خان کلچرل سروسز فار پاکستان کے تعاون سے دہلی دروازے سے لے کر مسجد مریم زمانی تک کی شاہی گزرگاہ کی بیرونی تزئین و آرائش کا کام مکمل کروایا اس کے ساتھ نارویجن گورنمنٹ کی مالی معاونت سے پہلے مسجد وزیر خان کے تمام نقشہ جات ٹوٹل سٹیشن کی مدد سے بنوائے گئے۔ اس کے بعد عمارت کی استقامت کے لیے بنیادوں کی گہرائی تک کھدائی کی اور عمارت کو مستحکم قرار دیا گیا۔ اس کے بعد حمام وزیر خان کی اندرونی و بیرونی تزئین و آرائش کی بحالی کا کام مکمل کیا۔

حمام وزیر خان کی تعمیر کے بارے میں ڈاکٹر عبداللہ چغتائی نے لکھا ہے کہ وزیر خان کہ جس نے یہ مسجد تعمیر کروائی، کا اصل نام علی الدین تھا اور حوالے کے طور پر ''ذخیرۃ الخوانین'' نامی کتاب کو پیش کیا جہاں یہ نام لکھا تھا۔ اس سے قبل وزیر خان کا اصل نام علیم الدین چلتا آیا تھا۔ جو ڈاکومنٹری حمام وزیر خان کے بارے میں والڈ سٹی اتھارٹی نے آغا خان کلچرل سروسز فار پاکستان کی معاونت سے تیار کی، اس میں وزیر خان کا نام علم الدین بتایا گیا۔ اب یہاں تضادات پیدا ہو جاتے ہیں اور معلوم ہی نہیں پڑتا کہ وزیر خان کا اصل نام کیا تھا۔ اگر معنی کے اعتبار سے دیکھا جائے تو حکیم علی الدین (دین کا علی)، علم الدین (دین کا علم) اور علیم الدین (دین کا علم رکھنے والا) کے بنتے ہیں۔ اس حوالے سے تو درست نام حکیم علیم الدین ہی بنتا ہے کہ جو خود چنیوٹ کا رہنے والا تھا۔ اس سلسلے میں سنجیدگی سے تحقیق کرنے کی ضرورت ہے۔

ڈاکومینٹری میں بتایا گیا تھا کہ حمام وزیر خان کا داخلی دروازہ عمارت کی غربی جانب تھا اس لیے عمارت کی تزئین و آرائش کی بحالی کے وقت اسی دروازے کو داخلی دروازہ بنا دیا گیا ہے کہ جو اس سے قبل دکانات کی وجہ سے عرصہ دراز سے بند پڑا تھا اور عمارت میں مشرقی جانب سے داخل ہوتے تھے۔ اس بات کی تائید ہمیں ڈاکٹر عبداللہ چغتائی کی کتاب میں بھی ملتی ہے اور عمارت کی غربی رو کار اس بات کی تصدیق کرتی ہے کہ عمارت کا صدر دروازہ غربی جانب ہی رہا ہوگا۔ اس حوالے سے دہلی دروازے کی موجودہ لوکیشن بھی درست معلوم نہیں ہوتی وہ اس لیے بھی کہ ڈاکٹر عبداللہ چغتائی نے بھی اس بات کو اظہار کیا ہے کہ دہلی دروازہ یہاں نہیں، کچھ فاصلے پر تھا مگر انگریزی عہد میں تعمیر نو کے وقت

اسے یہاں تعمیر کر دیا گیا۔

حمام کی بیرونی سڑک سات آٹھ فٹ اونچی ہو چکی ہے، اس کا حل یہ نکالا گیا ہے کہ غربی جانب کی گلی کی کھدائی کر کے عمارت کے فرش کی اصل سطح بحال کی گئی ہے مگر اس کے لیے لوہے کی بنی ہوئی ایک سیڑھی استعمال کی جاتی ہے۔ اس سیڑھی کی اگرچہ فرش یا کسی دیوار کے ساتھ تنصیب نہیں کی گئی مگر پھر بھی اس کا سیاہ رنگ قدرے ناگوار گزرتا ہے۔ سیڑھی کا یہ انداز اور پھر ٹورسٹ کے راستے کے لیے بھی اسی سیڑھی کا استعمال عمارت کے اندر بھی کیا گیا ہے۔ اس نے بے شک اصل سٹرکچر کو مزید خراب ہونے سے بچا دیا ہے مگر پوری عمارت کے اندرونی حصے میں اس کی موجودگی نے اندرونی جمالیات کو بری طرح متاثر کیا ہے۔ عمارت کا اندرونی ماحول ویسا بن ہی نہیں پاتا جیسا ہونا چاہیے۔ مگر اس کے علاوہ کوئی اور چارہ بھی نہیں تھا۔ البتہ اگر اس کا رنگ سیاہ کے بجائے کچھ اور کر دیا جائے تو شاید اس کی موجودگی کا اتنا غالب احساس نہ ہو۔

ڈاکومنٹری میں یہ معلومات بھی فراہم کی گئیں کہ موجودہ عمارت کی صورت حال سے یہ تاثر ملتا ہے کہ عمارت کی شرقی اور جنوبی جانب اس کے کچھ حصے اور بھی ہوں گے کہ جو سکھوں کے عہد میں منہدم ہو گئے تھے۔ انگریزی عہد میں جزوی طور پر کچھ حصوں کی تعمیر نو کر دی گئی مگر اصل عمارت کا اب بھی پتہ نہیں چلتا۔ عبداللہ چغتائی نے اس بات کی تصدیق تو کی ہے کہ عمارت کے انہدام کے بعد انگریزی عہد میں کچھ حصوں کی تعمیر نو کی گئی تھی مگر وہ کون سے حصے ہیں، اس کا پتہ نہیں چلتا۔ جو نقشہ کتاب میں حمام وزیر خان کا عبداللہ چغتائی نے دیا ہے اس سے تو یہ اندازہ بھی لگایا جا سکتا ہے کہ موجودہ عمارت بھی دو حصوں میں تعمیر کی گئی ہوگی۔ اس لیے کہ داخلی دروازے کی شمالی اندرونی دیوار کی موٹائی اس کے بیرونی دیوار ہونے کی دلالت کرتی ہے۔ عمارت کے جنوبی حصے کی اندرونی پلاننگ بھی اس خیال کو تقویت دیتی ہے۔ البتہ دو باتیں جو ڈاکومنٹری میں بیان کی گئیں، وہ محل نظر ہیں۔ ایک یہ کہ حمام عوام کے لیے تھے اور ان کے مردانہ اور زنانہ حصے الگ الگ تھے۔ دوسری بات یہ کہ ٹھنڈا اور گرم پانی کا اہتمام رکھا گیا اور اس کے لیے کھدائی کے دوران جو آثار ملے ان کو بھی اس بات کی بنیاد بنایا گیا ہے۔ مگر حقیقی صورت حال یہ ہے کہ لاہور کے کلچر میں ٹھنڈے گرم پانی سے عوام کے نہانے کے کوئی شواہد نہیں ملتے، اسی طرح عورتوں اور مردوں کے غسل کے لیے ایسے کسی اہتمام کو کوئی ذکر نہیں ملتا۔ مسجد وزیر خان کے نواح میں مختلف کنویں ملتے ہیں جہاں سے پانی استعمال کے لیے حاصل کیا جاتا تھا۔ بغیر کسی تحقیق کے ایسے

مفروضوں کو جب لاہور والڈ سٹی اتھارٹی یا آغا خان کلچرل سروسز فار پاکستان کی تیار کردہ ڈاکومینٹری میں پیش کیا جائے گا، ٹورسٹ کی دلچسپی تو بڑھے گی مگر تاریخ مسخ ہو جائے۔ لہٰذا ایسا کوئی بھی دعویٰ بغیر تحقیق کے نہیں کیا جانا چاہیے۔ اب تک جو کھدائی ہوئی، اس میں کہیں بھی کوئلوں اور ایندھن کی موجودگی کے آثار نہیں ملے۔ گرم ہوا سے یا گرم پانی سے اندرونی ٹمپریچر یا پانی کو گرم کیا جاتا تھا، اور پانی مہیا کرنے کا کیا انتظام تھا، اس بارے میں ابھی معاملات تحقیق طلب ہیں۔ لاہور والڈ سٹی اتھارٹی کو چاہیے کہ آثار کی بحالی کے ساتھ ساتھ درست تاریخی حقائق کے لیے بھی تحقیق کروائیں۔

(نئی بات، ۱۸ نومبر ۲۰۱۵ء)

جنگل میں مور ناچا، کس نے دیکھا؟

پرندوں میں خوبصورت پرندہ مور ہے، اس کا تعلق ہماری تہذیب وثقافت سے اتنا گہرا اور قدیم ہے جتنی کہ ہندوستان میں انسانی معاشرت کی تاریخ۔ گویا انسان نے جب سے ہوش سنبھالا، مور اپنی جمالیات، آواز اور پاؤں کی بدصورتی کے حوالے سے یاد کیا جاتا رہا ہے۔ انسانی تہذیب وتمدن میں یوں تو کتا، گھوڑا، بھینس، بیل یا گائے جیسے اولین مفید جانور اپنا متحرک اور فعال کردار ادا کرتے رہے ہیں۔ سواری کا مسئلہ ہو، مال برداری کا سلسلہ، دودھ پینا ہو یا گوشت کھانا ہو، اس نسبت سے انسانی زندگی میں ابتدائی طور پر داخل ہونے والے یہی بے ضرر جانور ہیں، وگرنہ انسان نے جنگلی جانوروں سے حفاظت اور پھر ان کی طاقت کے غلبہ کی وجہ سے ان کے وجود کو دیوی دیوتا کی صورت میں متشکل کر کے پوجنے اور عبادت کرنے کا عمل صدیوں پر پھیلا ہوا ہے۔ جنگلی جانوروں کی دہشت اور خوف اپنی جگہ، مگر غیر مرئی اور مافوق الفطرت قوتوں کے طور پر اپنی مذہبی کتابوں میں ان کا ذکر کئی حوالوں سے موجود ہے۔ مگر اس کے ساتھ ساتھ خوبصورت جانوروں اور پرندوں کے تذکرہ سے بھی یہ قدیم کتابیں خالی نہیں ہیں۔ فریدالدین عطارؒ کی 'منطق الطیر' ہو یا مولانا رومؒ کی 'مثنوی معنوی'، پرندے اور جانور اپنی گہری معنویت کے ساتھ انسانی معاشرت کیلئے مختلف حوالوں سے ذہنی طور پر تعلیم وتربیت کا بندوبست کرتے رہے ہیں۔

مور ایک ہندوستانی سرزمین کا ایسا پرندہ ہے جس کے ذکر سے ہمارا قدیم ادب، آرٹ اور تاریخ بھری پڑی ہے۔ یہ ہندستانی مذہبی کتابوں اور علاقائی فلسفہ وزندگی کے اندر دور تک سمایا ہوا ہے۔ مغل بادشاہ شاہ جہان نے اپنے تخت کا نام ہی ''تخت طاؤس'' رکھ ہوا تھا اور یہ تخت طاؤس اس عہد کی معاشرت میں شاہ جہان کے حوالے سے ایک علامت بن کر علمی وادبی اور فکری سطح پر شامل ہوگیا۔ کچھ محققین نے بغیر تحقیق کے فرض کرلیا ہے کہ مور بھی مغلوں کے ساتھ اپنی جمالیات لے کر برصغیر میں آیا

تھا مگر یہ حقیقت نہیں ہے۔ ظہیر الدین بابر جب ہندوستان میں 1526ء میں آیا تو اس نے تزک بابری میں ہندستان کی جہاں دیگر بدصورتیوں کا تذکرہ کیا ہے، وہاں اس نے مور کی خوبصورتی کا خاص طور پر ذکر کیا ہے۔ وہ تفصیل سے مور کی کلغی کی خوبصورتی کا تذکرہ کرتا ہے اور پھر مادہ اور نر مور کے مابین امتیاز کو بھی اجاگر کرتا ہے۔ اس کے رنگوں اور پروں کی خوبصورتی کی تصویر کشی کرتا ہے۔ اس کے قد کے حوالے سے بابر لکھتا ہے کہ کچھ مور تو قد میں انسان کے برابر بھی یہاں موجود ہیں۔ اس کی پرواز کے محدود ہونے پر بھی تبصرہ کرتا ہے۔ امام ابوحنیفہ کے حوالے سے بابر مور کے گوشت کو حلال قرار دیتا ہے، اگرچہ اس کے گوشت کا ذائقہ ناخوشگوار ہوتا ہے، مگر اونٹ کے گوشت کی طرح اس کو کھایا جاسکتا ہے۔ ابوالفضل نے بھی اپنی کتابوں میں جن دو جنت کے پرندوں کا حوالہ دیا ہے، اس میں ایک مور ہے۔ اسی طرح مغلوں کے ہاں تاج کی خوبصورتی اور تزئین و آرائش کیلئے مور کے پروں کو مختلف طرح سے استعمال کیا جاتا رہا ہے اور یہ ایک شاہانہ علامت بن گیا ہے۔ ابوالفضل مزید لکھتا ہے کہ عمومی طور پر مور کو مزاج کا سخت اور ناپسندیدہ پرندہ قرار دیا جاتا ہے۔ آئین اکبری میں بھی ابوالفضل نے مور کی کلغی کے حوالے سے آرٹ و کرافٹ پر مشتمل باب میں تفصیل سے لکھا ہے۔

مغلوں سے بہت پہلے مور کی شبیہ ہمیں غاروں کی دیواروں پر تیار کی جانے والی پینٹنگز میں بھی ملتی ہے، پرندوں میں سب سے زیادہ مور کی پینٹنگز بنائی گئیں۔ قدیمی کتابوں میں مور کی عادات، جمالیات اور طرز زندگی کے حوالے سے ہر دور میں لکھا جاتا رہا ہے۔ ہڑپہ اور موئن جوداڑو سے ملنے والی سیل/تختیوں پر بھی بکثرت مور کی تصویر کشی کی گئی ہے۔ مٹی کے برتنوں پر تزئین و آرائش کے ساتھ ساتھ یہ بات بھی معلوم ہوئی ہے کہ اس عہد میں مرنے والوں کے ساتھ جن برتنوں کو اناج سے بھر کر دفن کر دیا جاتا تھا ان پر بھی مور کی شبیہ خاص طور پر بنائی جاتی تھی۔ اس کی وجہ ابھی تک معلوم نہیں ہو سکی۔ وید جو کہ آریاؤں کے مذہبی مخطوطے تھے، ان میں بھی مور کا ذکر ہے اور اس کو خدائی مخلوق قرار دیا گیا ہے۔ مور کے پروں کو تاج شاہی یا سر کی پگڑی کا حصہ بنانے کے شواہد ہمیں اس عہد میں بھی مل جاتے ہیں۔ دیوی دیوتاؤں کی سواریوں خصوصاً سرسوتی دیوی کیلئے مور کو دکھایا گیا ہے، سرسوتی دیوی عقل، دانائی، موسیقی، گفتگو، آرٹ و کلچر کی دیوی سمجھی جاتی ہے۔ اس کا لفظ ''سرس'' بہاؤ کے معنی میں استعمال ہوتا ہے۔ اس حوالے سے اس کو زرخیزی، پیدائش اور خالص پن کی دیوی بھی سمجھا جاتا ہے۔ والمیکی پہلا شخص تھا جس نے سنسکرت میں رامائن لکھی اور رامائن کے ساتھ ہی ہندی لٹریچر میں مور کو محبت اور بیاہ

کے بندھن کے ساتھ جوڑ دیا گیا۔ والمیکی رامائن میں سیتا کیلئے بکثرت مور کا استعارہ استعمال کرتا ہے۔ رام کے ساتھ سیتا کی شادی کے موقع پر والمیکی لکھتا ہے کہ سیتا نے مور کی طرح ڈانس کیا۔ جب سیتا جنگل میں چلی گئی تو مور نے بھی ناچ بند کر دیا۔ علاوہ ازیں رامائن میں راون کو مارنے کیلئے مور کے پر نیزوں کے ساتھ باندھ کر اس کی طرف پھینکے جاتے ہیں۔ اس حوالے سے بھی مور کے پروں کا موت کے ساتھ کوئی نہ کوئی تعلق ضرور بنتا ہے۔ ارجن اوتی کے جن تین شہزادوں پر تین تیر پھینکتا ہے ان کے ساتھ بھی مور کے پر بندھے ہوتے ہیں۔

مور پرندوں میں واحد ایسا ہے جسے اپنی موت کا قبل از وقت پتہ چل جاتا ہے۔ اسے معلوم ہے کہ موت دائمی حقیقت ہے اور جب بارش ہوگی تو موت اس کے سامنے کھڑی ہوگی۔ وہ آسمان پر بادلوں کی سیاہ گھٹاؤں کو دیکھتا ہے اور موت کو اپنی جانب بڑھتا ہوا دیکھتا ہے۔ لہٰذا مور اپنی تمام زندگی میں موت کے خوف سے آزاد نہیں ہو پاتا۔ یہی وجہ ہے کہ جب بادل برستے ہیں تو مور ایک اذیت میں مخصوص آواز نکالتے ہیں۔ اسی طرح مور کے ناچنے کے ساتھ ساتھ مور کا بولنا بھی اپنے اندر مختلف طرح کے معانی رکھتا ہے۔ خوشی و مسرت کے لمحات میں بھی اس کے منہ سے آوازیں نکلتی ہیں۔ یہی وجہ ہے کہ برصغیر پاک و ہند میں بارش اور بادلوں کی امیجری کے ساتھ مور کو اکثر جوڑا گیا ہے۔ مہابھارت میں بھی بارش کے وقت موروں کے پاگل ہو جانے کا تذکرہ ملتا ہے۔

وقت گزرنے کے ساتھ ساتھ مور کا ہماری تہذیب و ثقافت میں کردار محدود تر ہوتا چلا جا رہا ہے، اب یہ ہمارے ہاں چند ایک خانقاہوں و چڑیا گھروں میں نظر آتا ہے یا پھر کئی امراء نے شاہانہ علامت کے طور پر اپنے گھروں میں ان کو پال رکھا ہے مگر عمومی زندگی میں ہماری معاشرت ان کے ذکر سے خالی ہو چکی ہے۔ اب ہم صرف اس محاورے تک محدود ہو کر رہ گئے ہیں ''جنگل میں مور ناچا، کس نے دیکھا''، وگرنہ کئی صدیوں تک مور اور اس کا کردار بہت بھرپور، موثر اور توانا رہا ہے۔ جدید کلچر نے ہمیں اس خوبصورت پرندے سے محروم کر دیا ہے۔

(جہان پاکستان، ۱۸ اگست ۲۰۱۴ء)

محکمہ آثار قدیمہ میں ڈائریکٹر جنرل

کسی بھی ملک کی تاریخ و ثقافت کی جب بات ہوتی ہے، تو اس کا تمام تر انحصار وہاں موجود قدیم آثار پر ہوتا ہے کہ وہ کتنی تعداد میں ہیں اور کتنے پرانے ہیں۔ برصغیر پاک و ہند میں تو اس بات کا بیسویں صدی کے پہلے عشرے تک کسی کو علم بھی نہیں تھا۔ 1856ء میں ساہیوال اور ملتان کے درمیان میں ریلوے لائن بچھائی جا رہی تھی تو اس وقت کے ریلوے انجینئرز جان اور ولیم برنٹن کے لیے یہ مسئلہ کھڑا ہو گیا کہ اس علاقے میں تو پتھر موجود نہیں ہے تو پھر ریلوے لائن کی بنیاد میں کیا ڈالا جائے؟ کسی نے ان کو بتایا کہ قریب ہی ایک پرانے شہر کے آثار ہیں جہاں پرانی اینٹ بکثرت موجود ہے۔ ریلوے انجینئرز نے جب وہاں جا کر دیکھا تو واقعی کافی مقدار میں پرانے کھنڈرات کی اینٹیں اچھی حالت میں موجود تھیں۔ انہوں نے 150 کلومیٹر لمبی ریلوے لائن کی بنیاد میں ہڑپہ اور موئن جو داڑو کے آثار کی پرانی اینٹیں استعمال کر لیں مگر تب تک کسی کو اس بات کا علم نہیں تھا کہ یہاں پانچ ہزار سال پرانی تہذیب کے آثار موجود ہیں یہ تو نصف صدی بعد جب جان مارشل نے 1912ء میں یہاں کھدائی کی اور تحقیق پر پتہ چلا کہ یہاں پر قدیم تہذیب کا خزانہ دفن ہے۔

ایسی ہی حیرت سے ہمیں اس وقت دو چار ہونا پڑتا ہے کہ جب ہمیں کسی قدیم شہر میں کسی پرانی عمارت کے آثار ملتے ہیں، بتانے والے اس کی قدامت اور تاریخی اہمیت کے بارے میں بتاتے بھی ہیں مگر ہمارے حکمران آنکھیں بند کیے ان کہنہ آثار کو مٹا دینے کی سوچ پر یقین کیے رکھتے ہیں۔ جب پاکستان وجود میں آیا اس وقت تک برطانوی عہدِ حکومت میں لاگو کیے جانے والے قانون اور ضابطے کے تحت پاکستان میں موجود آثار کی دیکھ بھال کی جاتی رہی مگر جب پاکستان بن گیا تو اس سلسلے میں 1975ء کا انٹیکوئٹی ایکٹ ایک محدود پیمانے پر ان قدیم آثار کی دیکھ بھال اور حفاظت کرتا ہے اگرچہ اس کا زیادہ فوکس میوزیم کے معاملات پر مشتمل ہے۔

صوبہ پنجاب میں پہلے محکمہ اوقاف میں کنزرویشن سیل کے طور پر ایک چھوٹا سا شعبہ تھا جس کے ڈائریکٹر ولی اللہ خان صاحب تھے۔ انہوں نے اس چھوٹے سے شعبہ میں محدود ذرائع اور تعداد میں بہت ہی کم ملازمین کے ساتھ حضرت شاہ رکن عالمؒ ملتان کے مزار کی تزئین و آرائش کا کام 80-1979ء میں مکمل کیا اور اس مزار کی عمارت کو اسلامی فن تعمیر کا عالمی آغا خان ایوارڈ دیا گیا۔ اس کے پیچھے اصل محنت تو ڈائریکٹر کنزرویشن ولی اللہ خان کی ہی تھی جو پرانی عمارتوں کی دیکھ بھال اور حفاظت کے لیے حکمرانوں کی آنکھوں میں آنکھیں ڈال کر بات کرنے کا حوصلہ رکھتے تھے۔ انہوں نے صلہ و ستائش کی تمنا کے بغیر ان آثار کی عمر بھر حفاظت اور دیکھ بھال کی یہاں تک کہ جب 1985ء میں محکمہ اوقاف نے جنرل ضیا الحق کے احکامات کی روشنی میں اس کے منظور کردہ ڈیزائن برائے مسجد حضرت داتا گنج بخش علی ہجویریؒ کی تعمیر کے لیے محکمہ اوقاف کے تمام سالانہ ترقیاتی اخراجات مختص کر دیے اور ولی اللہ خان کو اس بات کا یقین ہو گیا کہ آنے والے دس بیس سالوں میں پنجاب میں موجود آثار کی دیکھ بھال کے لیے بجٹ نہیں مل سکے گا تو انہوں نے کوشش کر کے 1985ء میں محکمہ اوقاف کے کنزرویشن سیل کو الگ کروا کر محکمہ آثار قدیمہ بنوا لیا کہ جو سیکرٹری انفارمیشن کے زیر سایہ تب سے کام کر رہا ہے۔

جب تک ولی اللہ خان محکمہ میں موجود رہے، آثار کی تزئین و آرائش اور بحالی کے لیے فنڈز کا مسئلہ پیدا نہیں ہوا مگر اُن کے جانے کے بعد کچھ وقت ایسا بھی آیا کہ جب محکمہ آثار قدیمہ کے بجٹ میں تنخواہوں کے پیسے بمشکل مل پاتے۔ ولی اللہ خان صاحب یکم دسمبر 1987ء سے 28 فروری 1992ء تک محکمہ آثار قدیمہ کے اعزازی ڈائریکٹر کے طور پر کام کرتے رہے۔ انہوں نے نہ صرف ملازمین کو آثار کی تزئین و آرائش اور بحالی کا کام سکھایا بلکہ خود بھی تاریخ و تحقیق پر کئی کتابیں لکھیں۔ ولی اللہ خان صاحب کے بعد معروف مورخ اور ماہر آثار قدیمہ ڈاکٹر سیف الرحمن ڈار 16 اکتوبر 1991ء سے 31 اگست 1995ء تک ڈائریکٹر جنرل کے طور پر کام کرتے رہے۔ ان کی ریٹائرمنٹ کے بعد شہباز خان کو یکم ستمبر 1995 سے 28 فروری 2003ء تک ڈائریکٹر جنرل کا اضافی چارج دیے رکھا۔ تب تک معاملات ٹھیک چل رہے تھے اس لیے کہ محکمہ آثار قدیمہ میں ماہرین ہر طرح کی ٹیکنیکی باتوں اور آثار کی حفاظت کے کام کو سمجھتے تھے اور ان کے لیے اپنی جان مارتے تھے۔

محکمہ آثار قدیمہ میں نئے دور کا آغاز تب ہوا جب یکم مارچ 2003 سے چار ماہ کے لیے ڈاکٹر لیاقت علی نیازی کو ڈائریکٹر جنرل کا چارج دیا گیا، اس کے بعد تو گریڈ 20 کی اس سیٹ پر بیوروکریٹس

کی نظر پڑ گئی اور ڈائریکٹر جنرل کی پوسٹ جو کہ ٹیکنیکل تھی، وہاں بیوروکریٹس ہی ماہرین آثار قدیمہ کے طور پر اپنی خدمات سرانجام دینے لگے۔ یکم مارچ 2003ء سے 29 جون 2015ء تک اس مسند پر مس فرزانہ قریشی اوریا مقبول جان عباسی، نصر اللہ خان بلوچ، ڈاکٹر پرویز عباس، ہارون احمد خان، اور ڈاکٹر عصمت طاہرہ جیسی شخصیات براجمان رہیں۔ ان تمام کا تعلق بیوروکریسی کی سی ایس پی کلاس سے تھا ان سب لوگوں کو ملک کے کلچر، آثار اور ثقافت کے ساتھ فطری لگاؤ ہے، مگر یہ صاحبان کسی طرح بھی ایک پیشہ ور ماہر آثار قدیمہ کا نعم البدل ثابت نہ ہو سکے۔ 12 سال کا یہ طویل عرصہ ایک لحاظ سے محکمہ اور اس کے ڈائریکٹر جنرل صاحبان کے لیے ایک آزمائش ہی تھا۔ وہ اپنے ماتحت عملہ سے ٹیکنیکل باتیں پوچھ پوچھ کر جب تک اپنے علم میں اضافہ کرتے، تب تک ان کی ٹرانسفر ہو جاتی۔ ان برسوں کے دوران میں اٹھارہویں ترمیم کے سبب فیڈرل محکمہ آثار قدیمہ کے زیر اختیار تاریخی عمارات بھی صوبائی محکمہ کے حوالے کر دی گئیں۔ لاہور والڈ سٹی اتھارٹی کے نام سے ایک الگ محکمہ بھی بنا دیا گیا اور دوسری جانب کامران لاشاری صاحب نے فوڈ سٹریٹ کے نام سے ایک نیا تزئین و آرائش کا کلچر بھی فروغ دیا جو محکمہ آثار قدیمہ کے مینڈیٹ کو مسلسل چیلنج کرتا رہا۔

16 ستمبر 2015ء سے ایک بار پھر محکمہ آثار قدیمہ کے ڈائریکٹر جنرل کی مسند پر ایک ماہر آثار قدیمہ کو بٹھا دیا گیا ہے۔ سلیم الحق صاحب پہلے فیڈرل گورنمنٹ کے شعبہ آثار قدیمہ میں ڈائریکٹر تھے، اٹھارہویں ترمیم کے ساتھ ہی ان کو صوبہ میں بھیج دیا گیا اور اب ان کے ذمہ ڈائریکٹر جنرل کا کام بھی کر دیا گیا ہے، ان کے لیے یہ ایک سنہرا موقع ہے کہ وہ اس پوسٹ پر فعال طریقے سے فرائض سرانجام دے کر اپنی موجودگی کو لازم قرار دلوائیں۔ وہ ایک اچھے، پڑھے لکھے، تجربہ کار اور نفیس طبع انسان ہیں، اس ذمہ داری کے لیے ان کی صلاحیتوں پر اعتماد حکومت پنجاب اور خاص طور پر سیکرٹری انفارمیشن اور چیف سیکرٹری پنجاب خضر حیات گوندل کا قابل تحسین فیصلہ ہے۔ اگر اس معیار کو اپنایا جائے اور جاری رکھا جائے تو اس کے بہت مثبت نتائج نکلیں گے۔ محکمہ آثار قدیمہ میں اس وقت اسٹاف کی بھی بے حد کمی ہے، خالی سیٹوں پر تعیناتی کے عمل کو مکمل کیا جائے اور آثار کی حفاظت اور تزئین و آرائش کے لیے ایک جامعہ منصوبہ بندی کی جائے تاکہ ہم دنیا بھر میں قدیم تہذیب و ثقافت کے نمائندے کے طور پر اپنا تشخص بحال کر سکیں۔

(نئی بات، ۱۵ اکتوبر ۲۰۱۵ء)

پاکستان کا نظریاتی تشخص

دنیا کے نقشے پر جس طرح سے پاکستان کا وجود ابھرا، یہ بات وسیع تناظر میں اپنی جگہ الگ اور منفرد ہے۔ مگر اس حوالے سے دی جانے والی جذباتی سٹیٹ منٹس کہ" پاکستان اُس دن بن گیا تھا جب ہندستان میں پہلا شخص مسلمان ہوا تھا" یا یہ کہ" پاکستان پانچ ہزار سال پہلے معرضِ وجود میں آ چکا تھا"، کچھ ایسی باتیں ہیں جن پر شاعرانہ تاثر کا گماں ہوتا ہے۔ تاریخ، حقائق کو اپنے انداز سے دیکھنے کا نام ضرور ہے اور اس میں موجود حقائق سے اپنی مرضی کے نتائج اخذ کرنے کی اجازت ضرور دیتی ہے مگر ایسی بات بھی نہیں ہے کہ آپ نسیم حجازی بن جائیں اور فکشن اور تاریخ میں فرق کو ہی مٹا دیں۔ اسی طرح سے جب پاکستان میں فن تعمیر کی تاریخ کی بات ہوتی ہے تو پاکستان کی جغرافیائی حدود میں واقع موئن جودڑو، ہڑپہ، گندھارا تہذیب سے پاکستانی فن تعمیر کا آغاز کر لیا جاتا ہے۔ ایک مکتبہ فکر ایسا بھی ہے کہ جو محمود غزنوی کی آمد کو یہاں اسلامی عہد کی تاریخ کے آغاز سے جوڑتا ہے اور مفکرین کا دوسرا طبقہ محمد بن قاسم کی آمد کو نقطہ آغاز گردانتا ہے۔ یہ تمام مفکرین اپنی اپنی جگہ درست ہوں گے کہ ان کے پاس اپنے دلائل بھی ہیں مگر ہم اپنے موضوع کی سہولت کے لیے" پاکستان" میں فن تعمیر اور اس کے تشخص کے لیے زمانی اعتبار سے لفظ" پاکستان" کو بنیاد بناتے ہوئے اس کے بعد کی جانے والی تعمیرات اور ان سے جڑی ہوئی سرگرمیوں کو اس کیٹگری میں شامل کرتے ہیں تا کہ ہمارا فوکس 1947ء کے بعد ہونے والی تعمیراتی سرگرمیوں کے سبب جو بھی فن تعمیر کا تشخص بنا اور جو بھی کردار رہا، اپنی بات اس تک ہی محدود کر سکیں۔

پاکستان بننے کے بعد ہمیں اس منظر نامہ کو نہیں بھولنا چاہیے کہ جب بمبئی سے قائداعظم شیروانی اور جناح کیپ پہن کر کراچی پہنچے۔ قائداعظم نے ہمیشہ کوٹ پینٹ پہنا، ان کی شخصیت کا یہی تشخص ہمارے ذہنوں میں ابھرتا ہے مگر قیام پاکستان کے بعد ان کا یہ لباس اور ان کی تقریریں ہمیں پاکستان کی نظریاتی سرحدوں کے بارے میں واضح اشارے کرتی دکھائی دیتی ہیں۔ اردو کو پاکستان کی قومی

زبان قرار دینا بھی ایک اہم فیصلہ تھا۔ اس سے پہلے خطبہ الہ باد میں صرف یہی کہا گیا تھا کہ برطانوی زیر تسلط علاقے میں یا اس کے باہر مسلمانوں کو الگ سے رہنے کے لیے زمین کا ٹکڑا دے دیا جائے۔ اسی طرح ۲۳ مارچ ۱۹۴۰ء کی قرار دادِ پاکستان میں بھی ایک الگ ملک کے قیام کا مطالبہ جغرافیائی سرحدوں تک محدود ہے۔ کہیں بھی ہمیں اسلامی ریاست یا اسلامی تعلیمات کے تحت نظام حکومت چلانے کے لیے الگ سے ریاست کے قیام کا مطالبہ نظر نہیں آتا۔ پاکستان کی تشکیل کے بعد پہلی دہائی میں ہمیں کوئی قابل ذکر تعمیراتی سرگرمی نظر نہیں آتی۔ مرزا اسکندر کے وزیر اعظم بننے تک یہاں زیادہ تر مہاجرین کی منتقلی اور ان کی پاکستان کے مختلف علاقوں میں رہائش پذیری اہم سرگرمی رہی ہے۔ اس دوران میں ہمیں آبادکاری کا محکمہ بہت فعال نظر آتا ہے اور ہندستان سے پاکستان ہجرت کر کے آنے والوں کو جائدادوں کی فراہمی ہوتی رہی۔ مگر جب سکندر مرزا نے ملکی حالات کے پیش نظر محمد ایوب خان کو مارشل لا لگانے کی درخواست کی، تو صورت حال بدل گئی۔ محمد ایوب خان نے مارشل لا لگانے کے بعد اکتوبر ۱۹۵۸ء میں ملک کا نظام اپنے کنٹرول میں لے لیا۔ تب سے یوں لگ رہا ہے کہ پاکستان اس لیے بنایا گیا تھا کہ یہاں افواج پاکستان حکومت کر سکے۔ حالات ایسے بن جاتے ہیں یا بنا دیے جاتے ہیں کہ ہمارے سیاستدان اپنا کردار موثر طریقے سے ادا نہیں کر پاتے اور فوج آ جاتی ہے۔

محمد ایوب خان نے عنانِ اقتدار سنبھالنے کے بعد جہاں دیگر کام کیے وہاں تین منصوبے ایسے تھے جنھوں نے پاکستان کے نظریاتی تشخص کو اجاگر کرنے میں اہم کردار ادا کیا۔ پاکستان کے دارالخلافہ کے لیے اسلام آباد کی تعمیر، کراچی میں مزار قائد اور لاہور میں مینار پاکستان کی تعمیر نے کم و بیش دس سال تک پاکستان کے نظریاتی تشخص اور اس کے عوام کے ذہنوں کی سمت کا تعین کر دیا۔ اسلام آباد کا نام عارفوالہ کے ٹاؤن کمیٹی ہائی اسکول کے ہیڈ ماسٹر عبدالرحمٰن نے رکھا اور نام رکھنے پر حکومت سے انعام حاصل کیا۔ اسلام آباد، کراچی سے دور، پاکستان کی جغرافیائی حدود کے مرکزی حصے میں ایک فوجی کے نقطہ نظر سے جگہ کا انتخاب، پارلیمنٹ ہاؤس اور پریذیڈنٹ ہاؤس کے ساتھ دیگر عمارتوں کے لیے جدید فن تعمیر کا فیصلہ، یہ تمام باتیں ایسی تھیں، جنھوں نے پاکستان کی نظریاتی سرحدوں کے رخ کا تعین کیا۔

ان ہی دس سالوں میں کراچی میں مزار قائد کے لیے عمارت کے ڈیزائن اور اس کی تعمیر نے ایک بڑی عماراتی سرگرمی کو جنم دیا۔ پہلے مزار قائد کے لیے انٹرنیشنل یونین آف آرکیٹیکٹس کی قائم کردہ جیوری کے منتخب کردہ ڈیزائن کہ جسے Raglan Squire & Partners نے تیار کیا تھا، کو محترمہ فاطمہ جناح

نے مسترد کر دیا تھا کہ اس کے انتخاب میں ان کی رائے لینا ضروری نہ سمجھا گیا۔ اس کے بعد محترمہ فاطمہ جناح نے بمبئی میں اپنے جاننے والے آرکیٹیکٹ یحییٰ مرچنٹ سے مزارِ قائد کے ڈیزائن کے لیے کہا۔ اپنی ڈیزائن فلاسفی میں آرکیٹیکٹ نے mountainous character of people of Baluchistan, and docile nature of the Muslims of Sindh کو بنیاد بنایا کہ جہاں قائداعظم پیدا ہوئے۔ اس میں دیگر صوبوں کا ذکر نہیں کیا گیا کہ جن کے ناموں کے پہلے حروف سے پاکستان کا لفظ بنتا تھا۔ مسجد کے مینار کو مزارِ قائد میں قبر کے متوازی تعمیر کر کے قائداعظم کے مسلمان ہونے کا تعمیراتی اظہار کیا گیا۔ اس کی تعمیر کے اخراجات کے لیے لوگوں سے فنڈز مہیا کرنے کی اپیل کی گئی تا کہ پاکستان کے شہری بھی اپنے قائد کے مزار کی تعمیر میں اپنا حصہ ڈال سکیں۔ اس کے لیے غیر ملکی سامانِ تعمیرات کے استعمال سے منع کیا گیا تا کہ غیر ملکی زرِمبادلہ کی ضرورت نہ پڑے۔

مینارِ پاکستان کی تعمیر کے لیے لاہور کارپوریشن کے اجلاس میں ایک قرارداد پیش کی گئی کہ جس میں کہا گیا کہ منٹو پارک میں قراردادِ پاکستان کے لیے ایک یادگار تعمیر کی جائے۔ پہلے اس مقصد کے لیے ایک بڑا حال تعمیر کرنے کا فیصلہ ہوا کہ جس کی اونچائی ۹۹ فٹ رکھی گئی۔ ۹۹ فٹ کا حوالہ اللہ تعالیٰ کے ۹۹ ناموں سے لیا گیا۔ اس کے بعد صدرِ پاکستان محمد ایوب خان کے کہنے پر اسے ایک مینار کی شکل میں تعمیر کیا گیا کہ جب اس نے آرکیٹیکٹ نصرالدین مرات خان کو جیب سے فاؤنٹین پن نکال کر میز پر کھڑا کرتے ہوئے کہا کہ مجھے اس طرح کی یادگار چاہیے۔ مینار کی چوٹی پر گنبد کا اضافہ کر کے اسے اسلامی فنِ تعمیر سے جوڑ دیا گیا۔ مینار کی تعمیر کا تخمینہ ۷۵ لاکھ لگایا گیا۔ پیسے نہ ہونے کے سبب گورنر امیر محمد خان نے اسے کم کر کے ۱۴ لاکھ کر دیا مگر اتنے پیسوں سے مینارِ پاکستان کا صرف زیریں حصہ ہی تعمیر ہو سکا۔ شہریوں سے فنڈز کی اپیل کی گئی، سینما کی ٹکٹوں پر ٹیکس لگا کر پیسے اکٹھے کیے گئے تب کہیں جا کر مینارِ پاکستان کی تعمیر دس سالوں میں مکمل ہو سکی مگر یہ بات بھی قابلِ توجہ ہے کہ آج تک مینارِ پاکستان کا باقاعدہ افتتاح نہیں ہو سکا، وجہ باہمی اختلافات تھے۔

اس کے بعد پیپلز پارٹی کی حکومت آئی تو اس نے ملکی نظریات کو ایک دوسرے دھارے میں ڈالنے کی کوشش کی جس کے سبب تضادات اور کنفیوژن نے جنم لیا اور جس سے ہماری قوم آج تک باہر نہیں نکل سکی، اس پر بات تفصیل سے پھر ہو گی۔

(نئی بات، ۱۳ اکتوبر ۲۰۱۵ء)

عسکری آمریت کا پہلا عشرہ

پاکستان کی سیاسی تاریخ پہ جب بھی بات ہوتی ہے، ہمارے دانشور صاحبان اسے حکمرانی کے دو بڑے ادوار میں تقسیم کر دیتے ہیں۔ ایک جمہوری دور اور دوسرا مارشلائی یا آمریت کا دور۔ بات اس سے اگر آگے بڑھ جائے تو آمریت کے دور کو ملک کی تباہی اور بربادی کا ذمہ دار ٹھہرایا جاتا ہے اور جمہوری ادوار میں بھی منتخب حکومتوں کو کام کے لیے سازگار ماحول مہیا نہ ہونے کی تمام تر ذمہ داری ان عسکری حکمرانوں پر ڈال کر خود کو بری الذمہ قرار دے دیا جاتا ہے۔ دوسری جانب عسکری حکمرانوں کے پیش نظر جمہوری ادوار کی کرپشن کا موضوع نمایاں رہا ہے۔ اسی کرپشن اور اقربا پروری کو بنیاد بنا کر منتخب جمہوری حکومتوں کو آرمی چیف گھر بھیجتے رہے ہیں۔ مگر تجزیاتی سطح پر ہمیں اس حوالے سے کم ہی بات پڑھنے یا سننے کو ملتی ہے کہ ان ادوار میں کون سے بڑے فیصلے ہوئے کہ جن کے سبب ہمارے ملک کے سفر کی سمت تبدیل ہو گئی۔

آج بھی ہمارا میڈیا 1965ء کی جنگ کے شہیدوں اور غازیوں کی یاد میں اور ان کی خدمات کے اعتراف میں پروگرام کر رہا ہے۔ جنگ میں بہادری دکھانے اور اپنی جانیں قربان کرنے والوں کا تذکرہ کر رہا ہے، یہ بہت اچھی بات ہے اور زندہ قوموں کی یہی نشانی ہوتی ہے کہ وہ ملکی بقا اور سلامتی کے لیے اپنی جانیں پیش کرنے والوں کو ایسے موقعوں پر ہمیشہ یاد رکھتی ہیں۔ مگر اس دہائی کہ جس میں یہ جنگ لڑی گئی، اس کا حکمران فیلڈ مارشل محمد ایوب خان کہ جس نے دوسری جنگ عظیم میں حصہ لیا تھا، اور اپنی ایک دہائی کی حکمرانی میں اس نے اس نوزائیدہ مملکت کو جس طرح محدود وسائل کے ہوتے ہوئے ترقی کی راہ پر ڈالا تھا، اس کا تذکرہ کرتے ہوئے ہمارے قلم انجانے خوف سے رک جاتے ہیں۔ اپنی نجی محفلوں میں آج بھی لوگ ایوب خان کو یاد کرتے ہیں مگر ہم نے کبھی زبان خلق کو کوئی اہمیت نہیں دی۔ اس لیے ان محفلوں میں یہ بات سن کر بھی اور بسا اوقات اس سے اتفاق رائے ظاہر کر کے وہاں

سے اُٹھ آتے ہیں۔

ایوب خان نے مرزا اسکندر کے کہنے پر ملک میں مارشل لا لگایا تھا اور پھر 17 اکتوبر 1958ء کو سکندر مرزا کو معزول کر کے خود ملک کا صدر بن گیا۔ ایک نوزائیدہ مملکت کہ جس کے آئین کی تشکیل ابھی ابتدائی مراحل میں تھی، وہاں ایک جرنیل کا اس طرح حکومتی معاملات کو سنبھال لینا کسی صدمے سے کم نہیں تھا مگر اس سے پہلے کے دس برسوں (1947-57) میں سیاستدانوں کے ہاتھوں ملکی اور حکومتی معاملات کی جو صورت حال رہی، اس کے بارے میں کوئی بات نہیں کرتا۔ جب ہندستانی حکمران یہ کہتے تھے کہ ہم اتنی دھوتیاں نہیں بدلتے، جتنے پاکستان میں پرائم منسٹر بدل جاتے ہیں۔

میں یہاں ایوب خان کی آمریت کے دفاع کے لیے دلیلیں نہیں دینے والا اور نہ ہی میرا یہ مسئلہ ہے کہ اس نے اقتدار کے لیے درست یا غلط راستہ اختیار کیا۔ میں تو اس حوالے سے کچھ باتیں کرنا چاہتا ہوں کہ جب ایک بار ایوب خان اس ملک کا صدر بن گیا تو اس دہائی میں ایسے کون سے بڑے فیصلے ہوئے کہ جن کے سبب آنے والے برسوں میں ہمارے ملک کی ترقی یا تنزلی کے لیے راستہ ہموار ہو گیا۔ مجھے ان دانشوروں سے ہمیشہ چڑ رہی ہے جو ابھی تک پوچھتے پھرتے ہیں کہ پاکستان کا قیام صحیح فیصلہ تھا یا غلط۔ بھائی سڑسٹھ سال گزرنے کے بعد ابھی تک آپ لکیر پیٹ رہے ہیں۔ جو ہونا تھا ہو گیا، اس وقت کی صورت حال میں جو ممکنہ حل موجود تھا، انہوں نے کیا مگر اس وقت جو چیلنجز ہمارے ملک کو درپیش ہیں، ہمیں اس کے بارے میں اپنے سے پہلے گزرے لوگوں کے تجربے سے سبق حاصل کرتے ہوئے فیصلے کرنا چاہییں، تاریخ کا یہی مقصد ہوتا ہے۔ اس حوالے سے اگر ایوب خان کے دورِ اقتدار کا جائزہ لیا جائے تو فوری طور پر جو باتیں ہمارے ذہن میں آتی ہیں، وہ کچھ یوں ہیں:

24 فروری 1960ء کو صدارتی کابینہ نے فیصلہ کیا کہ پاکستان کے نئے دارالخلافہ کا نام اسلام آباد ہو گا۔ کراچی کے علاوہ کہیں اور نیا دارالخلافہ بنانے کا فیصلہ کوئی ایک دن کا نہیں تھا، پہلے کراچی کے قرب میں ہی دارالخلافہ بنانے کے بارے میں غور کیا جاتا رہا پھر اس بات پر بحث ہوتی رہی کہ دارالخلافہ میدانی یا پہاڑی علاقہ میں ہونا چاہیے۔ آج نصف صدی گزرنے کے بعد کیا وقت نے اس بات کو ثابت نہیں کیا کہ اسلام آباد میں پاکستان کے دارالخلافہ بنانے کا فیصلہ درست تھا اور ایک لمحے کے لیے سوچنے کہ اگر آج کراچی میں ہی پاکستان کا دارالخلافہ ہوتا تو وہاں کی سیاسی اور سماجی صورت حال کے پیشِ نظر کیا نتائج نکلتے؟ یہ چند سوال ہیں، ان پر بات ہونا چاہیے۔ اسی سال 23 مارچ کو مینار پاکستان اور 31 جولائی کو

مزار قائد کا سنگ بنیاد رکھا گیا۔ قومی سطح کی یہ یادگاریں اگر اس وقت نہ بنائی جاتیں تو ہمارے پاس اس تاریخی واقعے اور قائد اعظم کے مزار کے حوالے سے کیا صورت حال ہوتی، اس پر بھی بات ہونا چاہئے۔ لاہور مینار پاکستان کے بغیر اور کراچی مزار قائد کے بغیر اپنا کیا تاریخی تشخص بنا پاتا؟ یہ بھی ایک سوال ہے۔ اس کے بعد 23 مارچ 1962ء کو ملک کا آئین پیش کیا گیا۔ 7 جون 1962ء کو سپارکو (SUPARCO) نے پہلا موسمیاتی راکٹ خلا میں بھیجا۔ 5 جنوری 1963ء کو پاکستان اور چین کے مابین پہلے تجارتی منصوبے پر دستخط ہوئے۔ 24 جنوری 1963ء کو ذوالفقار علی بھٹو کو ملک کا وزیر خارجہ بنایا گیا۔ بھٹو کو ملنے والے اسی موقع نے اس کے وژن کو بہت کم وقت میں کھولا اور عالمی تناظر میں ملک کی صورت حال واضح کی۔ اگر یہ موقع نہ ملتا تو شاید آج پیپلز پارٹی بھی نہ ہوتی۔ 31 جولائی 1964 کو ایران، پاکستان اور ترکی کے درمیان "علاقائی تعاون برائے ترقی" (RCD) پر اتفاق ظاہر کیا گیا۔ 26 نومبر 1964 کو پہلے لاہور اور پھر بعد میں ڈھاکا اور کراچی میں ٹیلی وژن چینلز کا آغاز کیا گیا۔ 24 اگست 1967ء کو پاکستان کی پہلی سٹیل مل چٹا گانگ لگائی گئی۔ یکم دسمبر 1967ء کو پاکستان پیپلز پارٹی کی تشکیل ہوئی۔ جو بعد میں ملک کی ایک بڑی سیاسی جماعت بنی اور اس نے ملک کی تاریخ کے رخ کو یکسر تبدیل کر دیا۔ 25 مارچ 1969ء کو عوامی احتجاج کی شدت کو دیکھتے ہوئے ایوب خان نے ملک کی صدارت سے استعفیٰ دینے کی روایت قائم کی۔

ایوب خان نے بنیادی جمہوریتوں کا نظام متعارف کروایا۔ آج ہم پھر واپس ان ہی بلدیاتی انتخابات کی جانب جانے پر اصرار کر رہے ہیں۔ ایوب خان کے دور میں چین کے ساتھ پہلا تجارتی منصوبہ ہوا، آج ہم پھر چین کی جانب دیکھ رہے ہیں۔ ایوب خان کے دور میں رہائش کے لیے سیٹلائٹ ٹاؤن، ٹاؤن شپ کولمبو پلان کے تحت بنائے گئے، اس کے بعد ہم نے ہاؤسنگ سوسائٹیوں کے نام پر ملک کی زمین بیچنے والے لینڈ مافیا کو جنم دیا۔ ملک میں صنعتی ترقی کی رفتار کو بڑھانے کے لیے پرائیویٹ سیکٹر اور فری مارکیٹ کے اصول کو اپنایا گیا۔ کیا آج ہماری معیشت کی منصوبہ بندی ہمیں اسی جانب لے کر نہیں جا رہی؟ اس کے برعکس بھٹو نے پرائیویٹ صنعتوں کو قومیایا اور صنعتی ترقی کے راستے بند کر دیئے۔ پاکستان کے پہلے خلائی اور نیوکلیائی پروگرام کا آغاز کیا گیا۔ تربیلا اور منگلا ڈیم بنائے گئے جو آج بھی ملک میں پانی اور بجلی کی ضروریات پوری کر رہے ہیں۔ کراچی سٹیل مل اور آئل ریفائنریز لگائی گئیں۔ ان تمام صنعتوں نے ملک میں روزگار کے مواقع پیدا کیے جس سے خوشحالی آئی۔

یہ اور اس نوع کے تمام اقدامات ایوب خان کی آمریت کی ایک دہائی میں سرانجام پائے۔ یہ سب کچھ ہوا، بے شک ایک آمر کے دور میں ہوا مگر اس کے ملک پر کیا منفی اور مثبت اثرات مرتب ہوئے، اگر تعصب کی عینک اتار کر ان کا تجزیہ کیا گیا ہوتا تو آج ہم اس سے رہنمائی لے سکتے تھے۔ مگر ہم نے جمہوری اور آمرانہ حکومتوں کے خلاف سوائے نفرت کے اور کچھ نہیں سیکھا۔ مگر اب وقت آ گیا ہے کہ ہمیں ایک لمحہ رک کر ان تمام معاملات کو از سر نو بغیر تعصب کے دیکھنا ہوگا۔

(نئی بات، ۹ ستمبر ۲۰۱۵ء)

دہشت گردی ۔۔۔ پالیسی اور اثرات

ملک میں پچھلی تین دہائیوں سے دہشت گردی کی مختلف صورتوں نے جس طرح فروغ پایا ہے اس کے بارے میں اکثر اخبارات ورسائل میں ماہرین اور درد دل رکھنے والے باشعور لوگ لکھتے رہتے ہیں۔ اکثریت کی رائے میں اس کا نقطہ آغاز جنرل محمد ضیاالحق کا زمانہ ہے۔ اب یہ بات اتنی بات دہرائی جاچکی ہے کہ اس کے علاوہ اور بات سننے کے لیے کوئی تیار ہی نظر نہیں آتا۔ اب ہمارا مسئلہ یہ ہے کہ ہمارے ہاں نہ تو تاریخ کے مختلف موضوعات پر لکھنے والے موجود ہیں اور نہ ہی ایسے کچھ سروے اور تجزیے کروائے جاتے ہیں کہ جس کے سبب ایسے کسی بھی مفروضے کو چیلنج کیا جا سکے۔ دوسری جانب دہشت گردی کے ساتھ جہاد کے لفظ کو شامل کر کے ایک اور طرح کی کنفیوژن بھی پیدا کی جا رہی ہے۔ کوئی آپ کے ملک کی سرحدوں میں گھس کر عام شہریوں، عمارات اور اداروں کو نشانہ بنائے تو کیا ہم کسی طرح بھی اس کو جہاد کی ذیل میں لا سکتے ہیں؟ میرا خیال ہے ایسی کوئی بات نہیں اس لیے کہ عورتوں اور عام شہریوں کو جنگ میں نشانہ بنانا، کھڑی فصلوں کو تباہ کرنا، نہتے لوگوں کی قتل و غارت گری و دیگر افعال کے بارے میں جنگ وجدل اور جہاد کے وقت سختی سے منع کیا گیا ہے۔

وقت کے ساتھ جنگ و جہاد کے انداز بھی بدل گئے ہیں۔ دنیا میں اس وقت اپنے مخالفین کے ساتھ ایک ہی وقت میں کئی محاذوں پر جنگیں لڑنا پڑتی ہیں۔ ان میں سب سے بڑی اور موثر جنگ تو معیشت اور قدرتی وسائل پر قبضے کی جنگ ہے۔ اس میں چین نے کئی دہائیاں قبل اپنی توانائی اور وسائل کو استعمال میں لانا شروع کر دیا تھا اور اب اس کے نتائج ہمارے سامنے آ رہے ہیں کہ وہ اس وقت ایک بڑی طاقت کے طور پر دنیا میں اپنی حیثیت منوا چکا ہے۔ دوسری لڑائی ثقافت اور کلچر کے تحفظ اور اس کی یلغار کو روکنے کے لیے لڑی جا رہی ہے۔ ثقافت اور کلچر میں تنوع ہونے کے سبب مختلف اقوام کا الگ الگ تشخص بنتا ہے۔ آج بھی اگر ایک طرف اپنی پہچان اور انفرادیت کو مختلف قومیں اپنے لیے

باعثِ اعزاز جانتی ہیں تو دوسری جانب گلوبلائزیشن کی یلغار ایسے کسی بھی تشخص کو ملیا میٹ کرنے کے در پے ہے۔ اس کی وجہ یہی ہے کہ آج کے صنعت کار کو عالمی منڈی میں اپنی پراڈکٹس بیچنے کے لیے دنیا بھر میں اپنے گاہکوں تک پہنچنا ہے اور ان کی روزمرہ ضروریات اور اشیائے صرف کو اپنی پراڈکٹس کے مطابق بدلنا ہے۔ اس کام کے لیے پرنٹ اور الیکٹرونک میڈیا اہم ذرائع بن گئے ہیں۔ ایک بار اگر الیکٹرونک میڈیا پر بالخصوص کسی پراڈکٹ کے خلاف کوئی اشتہار چل جائے تو اس پراڈکٹ کے مالکان کو سنبھلنے میں کئی سال لگ جاتے ہیں۔

ملک میں جب تک دہشت گردی کی فضا موجود ہے، صنعت کاروں اور عالمی سرمایا کاروں کے لیے وہ ملک قابلِ توجہ نہیں ہوتا۔ آج کا سرمایا کار ایسا کوئی خطرہ مول لینے کے لیے ایک لمحہ بھی تیار نہیں ہوتا۔ ملک میں ایک مستحکم حکومت کے بعد دوسری بڑی چیز جو ترقی و خوشحالی کے سفر کو جاری رکھنے کے لیے درکار ہوتی ہے، وہ لڑائی، جنگ اور دہشت گردی سے محفوظ ماحول ہے۔ اس کی تمام تر ذمہ داری قانون نافذ کرنے والے اداروں پر عائد ہوتی ہے۔ اس کے لیے ہمارے ادارے مختلف طرح کے حفاظتی حصار بناتے رہتے ہیں مگر ہوتا یہ ہے کہ ہر بار دہشت گرد ایک بالکل نئے زاویے اور نئے طریقے سے اپنی سٹریٹجی بناتے ہیں اور حیران کر دیتے ہیں۔ پچھلے کچھ سالوں سے ملک میں ایسے تمام سیکیورٹی پلان تین سطحوں پر تشکیل دیے جاتے ہیں۔ جس ادارے، عمارت یا عوامی اجتماع کی جگہ کو متوقع دہشت گردی سے محفوظ رکھنا ہو اس سے کئی کلومیٹر دور پہلا حصار بنایا جاتا ہے، پھر آگے دوسرا چیکنگ پوائنٹ ہوتا ہے اور پھر اس ادارے یا عمارت کی حدود میں داخل ہوتے ہوئے تیسرا چیکنگ پوائنٹ بنایا جاتا ہے۔ اس طرح کے طریقہ کار نے ایک حد تک ایسی متوقع دہشت گردی کے امکانات کو معدوم بھی کیا ہے۔ مگر اس سے جو دیگر نتائج برآمد ہوئے ہیں، قانون نافذ کرنے والے ان اداروں کو اسے بھی مدِنظر رکھنا چاہیے۔

داخلی راستوں پر حفاظت کے لیے کنکریٹ بلاک رکھوائے گئے، درست ہے مگر کیا کبھی کسی نے یہ سوچا ہے کہ ان کنکریٹ بلاک رکھوانے سے ٹریفک کی روانی میں کیا فرق پڑتا ہے؟ کیا ان اداروں کو یہ معلوم ہے کہ ان کے حکم کی تعمیل میں جب یہ کنکریٹ بلاک سپلائی و ڈیمانڈ کے حوالے سے کم یاب ہو جاتے ہیں تو ان کی اصل قیمت سے آٹھ آٹھ دس دس گنا زیادہ وصول کیا جاتا ہے۔ اور چوں کہ زیادہ تر سرکاری ادارے ہونے کے سبب پیسے کی فراہمی بھی حکومت کے بجٹ سے ہی ہوتی ہے اس لیے اس کا

زیادہ خسارہ بھی حکومتی اداروں کو ہی اٹھانا پڑتا ہے۔ اسی طرح جب چار دیواریاں اونچی کروا کر او پر خار دار تار لگائی جاتی ہے، تو شہر بھر کے ٹین ڈبوں کو بھٹیوں میں پگھلا کر نہایت ناقص میٹیریل کے ساتھ یہ تار بنائی جاتی ہے مگر اس کی قیمت چھ آٹھ گنا زیادہ وصول کی جاتی ہے۔ قیمتوں کی ایسی ہی صورت حال ان سکینرز (Scaners) ، کلوز سرکٹ ٹیلی وژن ، کیمرہ جات (CCTV) اور ڈیٹکٹرز (Detecters) کی ہے کہ جو داخلی دروازوں پر ایستادہ کیے جاتے ہیں۔ گویا جب بھی ایسا کوئی تھریٹ (Threat) حکومتی اداروں کو موصول ہوتا ہے، سمجھ لیں ان کنکریٹ اور تاریں بنانے والوں، سکینرز و ڈیٹکٹرز برآمد کرنے والوں کی تو چاندی ہو جاتی ہے۔ گویا وہ شہریوں، عمارتوں اور اداروں کو دہشت گردی کے نشانے سے بچانے کے لیے انتہائی مہنگے داموں یہ اشیا فروخت کر کے خوب کمائی کرتے ہیں۔ یہ بنیادی انسانی فطرت ایسے ہی ہے کہ جب سڑکوں پر کوئی ایمبولینس کسی موت وحیات کی کشمکش میں مبتلا شخص کو ہسپتال لے جانے کے لیے سائرن بجا کر اپنی جگہ بناتی جا رہی ہوتی ہے تو کچھ لوگ اس ایمبولینس کے پیچھے اس موقع سے فائدہ اٹھاتے ہوئے اُسی تیزی کے ساتھ اپنی گاڑی یا موٹر سائیکل بھگا رہے ہوتے ہیں۔ یا پھر کسی حادثے کی صورت میں زخمی اور درد سے کراہتے ہوئے حادثے کا شکار ہونے والوں کی مدد کرنے کے بجائے راہگیر ان کی گھڑیاں، موبائل یا ان کی جیبوں سے نقدی سمیٹ رہے ہوتے ہیں۔ ان لوگوں کو اپنی موت یاد نہیں ہوتی بالکل ایسے ہی جیسے ان دہشت گردوں کو اپنی یا اپنے عزیزوں کی موت کا کچھ احساس نہیں ہوتا۔

ملکی اداروں نے حکومتی اداروں کا حکم مانتے ہوئے نہایت اہم اور تاریخی عمارات کی حدود میں آبزرویشن پوسٹیں (Observation Posts) بھی تعمیر کی ہیں۔ یہ نہ صرف بصری آلودگی کا باعث بنتی ہیں بل کہ ان کے سبب آنے والے لوگوں کے اندر ایک دہشت اور خوف بھی سرایت کر رہا ہوتا ہے۔ حالانکہ پالیسی ایسی ہونا چاہیے کہ اس سے لوگوں میں تحفظ کا احساس پیدا ہو نہ کہ خوف کی لہریں ان کو بہا لے جائیں۔ ایسے تمام اقدامات کے ساتھ پالیسیاں بنانے والوں کو ایک جانب اگر ان باتوں کا خیال رکھنے کی ضرورت ہے تو دوسری جانب انہیں چاہیے کہ وہ ان اثرات کا جائزہ بھی لیں جو ان کی ایسی پالیسیوں کے سبب عام شہریوں، بچوں اور شہروں پر مرتب ہوتے ہیں۔

(نئی بات، ۱۹ اگست ۲۰۱۵ء)

کانپ اٹھا ہوں گلی کوچوں میں پانی دیکھ کر

سیلاب کا شہروں کو بہا لے جانے کا قصہ نیا نہیں ہے۔ ہر عہد نے اس کا کوئی نہ کوئی حل ضرور نکالا ہے۔ یہ بات بھی اپنی جگہ درست ہے کہ چین اور امریکہ جیسے ترقی یافتہ ملکوں میں بھی جب سیلاب آتا ہے تو وہاں بھی پانی کے تیز رفتار بہاؤ کے سامنے کوئی شے نہیں ٹھہرتی۔ گاڑیاں، عمارتیں اور انسان، سبھی ایک پرِ کاہ کی طرح بہتے چلے جاتے ہیں۔ وہ پانی جو زندگی کی ضمانت اور علامت ہوتا ہے، جب اس کے مزاج بگڑ جاتے ہیں تو کس قدر خطرناک روپ دھار لیتا ہے، اس کا اندازہ تو وہی لوگ کر سکتے ہیں جن کا اس کے تیز بہاؤ سے واسطہ پڑا ہو۔ ورنہ تو کھلے نواح میں ٹھہرے پانی کی بھی بہت دہشت ہوتی ہے۔ اس وقت کہ جب لوگ دہشت گردی کی فضا میں سہمے بیٹھے ہیں، پانی کے بہاؤ نے ان کو ایک اور زاویے سے ڈرانا شروع کیا ہوا ہے۔ ہمارے بااختیار صاحبان اپنی اپنی عقل، سمجھ اور سکت کے مطابق اس کے لیے کچھ نہ کچھ کر رہے ہیں۔ حکومت تو یہی کر سکتی ہے کہ فوری طور پر مختلف محکموں کے سربراہوں کی ہنگامی ڈیوٹیاں لگا دیتی ہے۔ حکومت کا یہ طریقہ کار کس حد تک موثر ہوتا ہے؟، اس کے بارے میں تو وہی بتا سکتے ہیں جن کی معاونت کے لیے ان صاحبان کو بھجوایا جاتا ہے۔ ہمیں تو یہ معلوم ہے کہ ڈینگی کے خاتمے کے سلسلے میں محکموں کے ان سربراہوں نے بہت موثر کردار ادا کیا اور ڈینگی لاروے کی افزائش کو کنٹرول کر لیا گیا۔

اورنگزیب عالمگیر نے لاہور شہر کو راوی کی تند و تیز لہروں سے بچانے کے لیے 1669ء میں دریائے راوی اور شہر کے درمیان میں بندِ عالمگیری تعمیر کیا۔ یہ وہی بند ہے جس پر آج کل رنگ روڈ تعمیر کر دی گئی ہے۔ اس بند کا فائدہ یہ ہوا کہ راوی کی سرکش لہریں جو کشمیری اور شیرانوالا دروازے کے پاؤں چھوتے ہوئے، اور بادشاہی مسجد کی شمالی دیوار سے اپنا سر ٹکراتی، خانقاہ علی ہجویریؒ کے پاس سے گزرتی چلی جاتی تھیں۔ اس دریا نے آہستہ آہستہ اپنا رخ بدلا اور وہ شہر سے کئی کلومیٹر دور چلا گیا۔ مگر

اس کا نقصان یہ ہوا کہ اب اس کے دوسرے کنارے پر ملکہ نور جہاں اور شہنشاہ جہانگیر کے مقابر اس کی زد میں آ جاتے ہیں۔ اب تو راوی میں آنے والا پانی اتنا کم ہوتا ہے کہ کشتی میں بیٹھ کر، دریا پار کر کے، کامران کی بارہ دری دیکھنے کی آرزو کرتے ہیں تو بس وہ آرزو ہی رہ جاتی ہے۔

ایک سیلاب وہ ہوتا ہے جو ساون کی تیز بارش کے بعد شہر کے گلی کوچوں میں آتا ہے۔ پہاڑوں سے آنے والا پانی تو بے قابو ہوتا ہے کہ وہ بہت بڑی مقدار میں آتا ہے اور اس کے بہاؤ کے سامنے کوئی شے نہیں ٹھہرتی۔ انسان، مویشی، مکان، پل، سڑکیں سب کچھ بہتا چلا جاتا ہے۔ مگر شہر کے اندر آنے والا سیلاب اپنی شدت اور بہاؤ میں ایسا نہیں ہوتا۔ اگر یہ پانی اکٹھا ہو کر شہریوں کی آمد و رفت میں مشکلات کا باعث بنتا ہے تو اس میں پانی سے زیادہ شہر کے منتظمین کی ناقص منصوبہ بندی ہوتی ہے۔ ہمیں یاد ہے کہ پہلی بار لاہور کی سڑکوں کے درمیان میں کنکریٹ کی چھوٹی دیوار بنا کر آنے اور جانے والی ٹریفک کے بلا تعطل بہاؤ کو یقینی بنایا گیا تو اس کا سب سے بڑا نقصان اس وقت ہوا کہ جب بارش ہوئی تو سڑک کی اس جانب سے تو نکاسی ہو گئی جس طرف سیور پائپ لائن تھی مگر دوسری جانب کی سڑک ایک ندی کی صورت اختیار کر گئی۔ تب شہر کی انتظامیہ کو پتا چلا کہ درمیان میں بنائی جانے والی کنکریٹ کی دیوار کے سبب اب سڑک کے دونوں طرف الگ الگ نکاسی کے پائپ بچھانے پڑیں گے۔ ہم تو سب کچھ تجربے سے ہی سیکھتے ہیں۔ جمہوریت، آمریت اور عبوری ادوار کے تمام تجربات دراصل طرزِ حکومت کے انداز سیکھنے کے لیے ہی کیے جاتے رہے ہیں۔ کتابوں میں لکھی تصویریں حقیقی زندگی سے بالکل الگ ہوتی ہیں۔ کئی سال بعد ہمیں پتا چلا کہ سڑک صرف اس وقت تباہ ہوتی ہے جب اس پر پانی کھڑا ہوتا ہے۔ اور پانی تب کھڑا ہوتا ہے جب ہم اس کی نکاسی کے لیے پائپ نہیں ڈالتے۔ اب ہمارے ماہرین ماشاءاللہ علم اور تجربے کے اس مقام پر پہنچ چکے ہیں کہ کسی بھی سڑک کی تعمیرِ نو سے پہلے اس کی دونوں جانب کے بارشی پانی کی نکاسی کے لیے بندوبست کرتے ہیں اس کے بعد سڑک کی تعمیر کرتے ہیں۔ لیکن ابھی تک ان کی ذہنی صلاحیتیں اور تجربہ اس مقام پر نہیں پہنچا کہ وہ سوچیں کہ پانی کی نکاسی کے لیے جو پائپ انہوں نے بچھائے ہیں، ان پائپوں نے بھی آگے کسی نالے میں گرنا ہے۔ اور لاہور شہر کے ان برساتی نالوں کہ جو سارا سال سیور کے گندے پانی کی نکاسی کا ناخوشگوار فریضہ سرانجام دیتے ہیں، برسات کے دنوں میں جب ان میں بارش کا پانی ڈالا جاتا ہے تو ان کی گنجائش سے زیادہ پانی ہونے کے سبب یہ پانی آس پاس کی گلیوں میں پھیل ہو جاتا ہے۔ کئی کئی دن تک یہ پانی قدرت کے

نظام کے تحت سورج کی دھوپ سے خشک ہوتا رہتا ہے۔ اس دوران اگر مچھر یا ڈینگی لاروا پنپنے لگ جائے تو یہ بھی ایک قدرتی فعل ہے جس پر انسان کا اختیار نہیں ہے۔

مغلیہ عہد میں بند عالمگیری کے بعد انگریزی عہد میں شہر کے مختلف حصوں میں بنائے گئے باغات میں زراعتی مقاصد کے لیے پانی مہیا کرنے کے لیے نہر سے کچھ آبی نالے نکالے گئے تھے۔ جب تک انگریز رہے، باغات اور درخت ان آبی نالوں کے توسط سے نہر کے پانی سے شاداب ہوتے رہے۔ یہ آبی نالے میو گارڈن، جی او آر-I، لارنس گارڈن، ریس کورس پارک، منٹو پارک، شادمان جیل و دیگر حصوں میں درختوں، پھولوں اور پودوں کے لیے پانی مہیا کرتے تھے۔ انگریز کے چلے جانے کے بعد نہری پانی کے اس نیٹ ورک کو ہم نے سیوریج کی نکاسی کے لیے استعمال کرنا شروع کر دیا۔ ہم نے تو نہر میں بھی سیوریج کے گندے پانی والے پائپ کھول دیے۔ اب صورت حال یہ ہے کہ زراعتی مقاصد کے لیے بنائے گئے انگریزی عہد کے یہ آبی نالے شہر بھر کا گندہ پانی اپنے دامن میں سمیٹ کر راوی تک پہنچاتے ہیں۔ اس شہر کے معاملات کی دیکھ بھال اور انتظامی امور کو سنبھالنے والے کم و بیش ایک درجن ادارے موجود ہیں، جن کے افسران اپنے اختیارات اور سہولتوں سے لطف اندوز ہو رہے ہیں مگر ان میں سے کوئی بھی برساتی پانی کی نکاسی کے لیے کوئی علاحدہ سے نظام بنانے کے لیے تیار نہیں۔ یہ بات دلچسپی سے خالی نہیں ہے کہ لاہور جیسے بڑے شہر میں بارشی پانی کی نکاسی کے لیے کبھی کوئی سسٹم متعارف نہیں کروایا گیا۔ واسا والے اس بات پر اصرار کرتے ہیں کہ گزشتہ نصف صدی کا بارشی ریکارڈ یہ بتاتا ہے کہ لاہور میں سال بھر میں بمشکل 21 دن بارش ہوتی ہے اس بات پر سب متفق ہیں کہ پچھلے پچاس سالوں کے ریکارڈ کے مطابق ہر سال زیادہ سے زیادہ بارش 21 دن کے لیے ہوتی ہے۔ اب ان تین ہفتوں کی امکانی بارش کے پانی کی نکاسی کے لیے علاحدہ سے کوئی نظام بنانا کسی طرح بھی ہمارے جیسے ترقی پذیر ملک کے لیے مناسب نہیں ہے۔ تو پھر کیا ہم ان بارشوں کو رحمتِ خداوندی سمجھ کر صرف صبر اور شکر کریں اور بارانِ رحمت کو بارانِ زحمت نہ بننے کی خدا سے دعا کریں؟ ہماری ناقص رائے کے مطابق اگر ان نالوں سے شاپنگ بیگ نکال کر پانی کی فعال نکاسی کے لیے ان کی تعمیر نو کر دی جائے تو شہر میں بارشی پانی اور سیوریج کی نکاسی سے جڑے ہوئے پچاس فیصد مسائل حل ہو جائیں گے۔ مگر یہ گھٹیا اور تیسرے درجے کا کام کرنے کے لیے کون تیار ہوگا؟

(نئی بات، ۱۹ اگست ۲۰۱۵ء)

سیاسی معیشت

ہر سال بجٹ کی تیاری کے دنوں میں پاکستانی عوام میں ایک تعداد ان لوگوں کی ہوتی ہے جو سمجھتے ہیں اس سال حکومت ضرور ایسا کچھ کرے گی کہ عوام اپنے اپنے محدود ذرائع کے اندر قدرے سکون کا سانس لے سکیں گے۔ مگر بار بار کی ناکامیوں اور توقعات کے پورا نہ ہونے کے سبب عوام کی ایک بڑی تعداد اس سارے عمل سے خود کو غیر متعلق بھی کیے رکھتی ہے، ان کا یقین ہے کہ کچھ بھی ہو جائے، آنے والا سال پہلے سال سے مشکل ہی ہوگا اور اس میں کسی قسم کا کوئی ریلیف نہیں ملے گا۔ خیر یہ تو ایک عمومی انسانی رویہ ہے کہ وہ امید اور ناامیدی کے بھنور میں اس وقت تک گھمن گھیریاں کھاتا رہتا ہے کہ جب تک وہ اس سے باہر نہیں نکل آتا یا اس میں غرقاب نہیں ہو جاتا۔ اصل میں عوام کے سمجھنے کی یہ بات ہے کہ اب حکومتوں کے سالانہ بجٹ ویسے سادہ نہیں رہے، جیسے کبھی ہوتے تھے۔ ریاست نے اگر اپنے ذمہ تعلیم، صحت، دفاع، روزگار کے مواقع، اندرونی و بیرونی امن و سکون، و دیگر ذمہ داریاں لی ہیں تو وہ بجا طور پر عوام سے کچھ توقعات بھی رکھتی ہے اور کیوں نہ رکھے اس لیے کہ ریاست کے پاس کوئی ایسا پوشیدہ خزانے کا کنواں نہیں کہ جہاں سے سونا یا تیل نکلتا رہے گا اور ان سے ہر سال عوام الناس کی ضرورتیں پوری ہوتی رہیں گی۔ ریاست کے بیسویں صدی کے جمہوری حکومت کے تصور نے تو عوام کو یہ باور کرایا ہے کہ اس نے ان ہی سے لے کر ان پر ہی خرچ کرنا ہے۔

ایک زمانے میں سالانہ بجٹ کا یہ مطلب ہوتا تھا کہ آپ نے اپنے محدود ذرائع کے اندر رہتے ہوئے سال بھر کے لازمی اخراجات کا ایک گوشوارہ بنانا ہے۔ مگر ایسا تو تب ہی ہو سکتا ہے کہ اگر حکومت کی ایک ملازم کی طرح ماہانہ یا سالانہ فکسڈ آمدن ہو۔ اتنے پیسے بچوں کی فیس کے لیے، اتنے میں گھر کی سبزی و گوشت و کچن کے باقی لوازمات، اتنے پیسے کپڑے، اتنے گاڑی کی مرمت و پٹرول، اتنا خرچہ متفرقات میں کہ مرنا جینا، غیر متوقع اخراجات، اتنے پیسے کمیٹی کے لیے کہ کچھ مستقبل کے لیے لازمی

بچت بھی کرنا ہے وعلی ہذا القیاس۔

اب نہ تو گھر کا بجٹ ایسا بنتا ہے اور نہ ریاست کا بجٹ ایسے محدود اور طے شدہ ضابطے کے اندر رہ کر بنایا جاتا ہے۔ آپ جس معاشرے میں رہ رہے ہیں وہاں کئی ان ہونیاں دن رات ہوتی رہتی ہیں، ایسی صورتحال کے لیے پیسوں کی ہر وقت ضرورت رہتی ہے۔ سرمایہ دار معاشرے میں قرض خواہ اور قرض دار کا ایک نیا رشتہ تولد پذیر ہو چکا ہے۔ اس لیے اپنے غیر متوقع یا ان ہونی کے تحت پیدا ہو جانے والے اخراجات کے لیے لوگ، بینک اور مالیاتی ادارے ہر وقت اپنے ہاتھوں میں آپ کے لیے نہایت بظاہر معقول شرائط پر رقم بطور قرضہ دینے کے لیے تیار بیٹھے ہیں۔ بس آپ ہاں کیجیے صاحب، باقی سارے معاملات کے لیے وہ اپنی خدمات پیش کر دیں گے۔ اور نہیں تو اے ٹی ایم کارڈ تو آپ کے پاس ہوتا ہی ہے۔ جہاں کام کر رہے ہیں وہاں سے تنخواہ بھی ایڈوانس میں دیے جانے کی سہولت میسر رہتی ہے۔ بس سرمایہ داری کا ایک عفریت ہے جو آپ کو عقل عیار کی طرح سو حیلوں بہانوں سے دلکش مستقبل کے خواب دکھاتا رہتا رہتا ہے۔ اور آپ یہ سوچ کر کہ اس بار ایسا کر لیتا ہوں، اگلے ماہ اخراجات کو کنٹرول کر کے گزارہ کر لیں گے اور یہ قرض بھی اتر جائے گا۔ مگر اگلے ماہ ایک اور ان ہونی تیار کھڑی ہوتی ہے جس سے آپ فرار حاصل نہیں کر سکتے۔

گھر کے مقابلے میں ریاستوں کے بجٹ کی تیاری میں اس سے ایک ہزار گنا زیادہ خوفناک صورت حال پیش ہوتی ہے۔ ایک تو حکومت کو یہ یقین ہوتا ہے کہ اس وقت کو گزارنے کے لیے جو وہ عالمی مالیاتی اداروں سے ان کی طے کردہ شرائط کے مطابق قرض لے رہے ہیں، اس قرض کو اگلی آنے والی حکومت نے اتارنا ہے اس لیے کوئی پرواہ نہیں۔ اس کی ایک وجہ یہ بھی ہوتی ہے کہ ان سے پہلے کی حکومتوں نے کون سا آنے والی حکومتوں کا سوچا ہوتا ہے، لہٰذا وہ یہ سوچنے میں حق بجانب ہوتے ہیں۔ دوسری جانب وہ یہ سوچ رہے ہوتے ہیں کہ یہ قرض کون سا وہ اپنے لیے لے رہے ہیں، عوام کی بہتری کے منصوبوں پر ہی تو خرچ ہونا ہے۔ اس سے سہولت کے ساتھ ساتھ روزگار بھی پیدا ہوگا۔ لہٰذا ایسی کوئی بھی اسکیم یا منصوبہ ان کے دل پر بوجھ ڈالے بغیر ان کو بھاتا ہے۔ اور وہ ایسا ہر کام کر گزرنے کے لیے تیار ہو جاتے ہیں جس میں ان کو عوام کی بہتری کی تھوڑی بہت بھی توقع ہوتی ہے۔

سرمایہ دارانہ نظام نے آکٹوپس کی طرح جیسے ہر طرف پاؤں پھیلا لیے ہیں اور چاروں اور تشہیری مہموں کے باعث جس طرح جمع شدہ پونجی کو نکلوانے کے حربے استعمال کیے جاتے ہیں، اب اس سے

بچنا محال ہے۔ گھر کا ماہانہ یا سالانہ بجٹ بنانا ہو یا کسی ریاست اور صوبے کے لیے آنے والے سال کی مالیاتی منصوبہ بندی کرنا ہو، اب ماہرین اس بات پر خود قائل ہو چکے ہیں کہ آپ کے سالانہ بجٹ کے لیے رقم کا ایک حصہ تو پہلے سے موجود ذرائع سے ہی پورا ہوگا مگر اضافی رقم کے لیے آپ کو پراجیکٹ ڈیزائن کرنا پڑیں گے۔ ایک طرف سے آپ رقم لیں گے اور دوسری جانب خرچ کرتے چلے جائیں گے۔ اگر تو پراجیکٹ کامیاب ہو گیا پھر تو ایک مدت بعد یہ منصوبہ آپ کے لیے کماؤ پوت بن جائے گا اگر پراجیکٹ مکمل نہ ہو سکا یا فیل ہو گیا (جیسا کہ اکثر ہوتا ہے) تو زیادہ سے زیادہ آپ کی پشت پر قرضے کا تھوڑا سا بوجھ بڑھ جائے گا، کیا فرق پڑتا ہی؟ ان مالیاتی اداروں کا ایک دباؤ ٹیکس لگانے کی صورت میں بھی ظاہر ہوتا ہے۔ عوام حکومت کو ہر سال نئے ٹیکس لگانے پر برا بھلا کہتے ہیں، مگر اس کے پیچھے اصل قوتیں کون سی ہوتی ہیں؟ اس سے بے خبر رہتے ہیں۔ بجٹ میں ایک تو حقیقی آمدن ہوتی ہے جو گذشتہ سال کے تیار کردہ بجٹ کے مطابق کسی حد تک حاصل ہو جاتی ہے، اگرچہ یہ طے شدہ ٹارگٹ سے کم ہی ہوتی ہے مگر ہمارے ماہرین اس کمی کو چھپا جاتے ہیں کہ اس طرح بجٹ خسارے کا نکلے گا اور بدنامی ہوگی۔ لہٰذا ہر سال کا بجٹ ''حقیقی آمدن جمع گزشتہ سال کی کمی جمع آنے والے سال میں نئے منصوبوں کے لیے نئے ذرائع آمدن'' کی تشخیص پر مشتمل ہوتا ہے۔

بجٹ کی پلاننگ کے نئے تصورات میں ایسے نئے منصوبہ جات کہ جن کی تکمیل سے حکومتوں کے سیاسی مقاصد حاصل ہوتے ہوں، آج کل ہر ملک میں ان کو اولین ترجیحات میں رکھا جاتا ہے۔ اس کو 'سیاسی معیشت' کا نام دیا گیا ہے۔ حکومتیں ایسے ایسے دل کش منصوبے متعارف کرواتی ہیں کہ عوام کو اپنے ملک میں ترقی کا احساس ہو اور وہ ان سہولتوں سے مستفید ہو کر اس احساس سے گزر سکیں کہ وہ ترقی یافتہ ممالک کے شانہ بشانہ ان تمام جدید ایجادات سے مستفید ہو رہے ہیں کہ جن کا وہ صرف خواب ہی دیکھ سکتے ہیں۔ اب اگر تو یہ منصوبہ لاہور اسلام آباد موٹروے جیسا ہو، جس میں حکومت اپنے بجٹ کے بجائے کسی ملٹی نیشنل کمپنی سے ابتدائی سرمایہ کاری کرواتی ہے کہ جسے وہ کمپنی اس ملک کے عوام سے دو تین دہائیوں تک سود کے ساتھ وصول کرتی رہتی ہے، اسے تو ایک لحاظ سے کامیاب منصوبہ سمجھا جاتا ہے کہ یہ یک مشت قرض کی صورت میں نہیں بلکہ کئی دہائیوں کی ادائیگی پر پھیلا ہوتا ہے۔ اور دوسری جانب میٹرو بس سروس جیسا منصوبہ ہو کہ جس کی تکمیل کے لیے بجٹ میں دوسرے ترقیاتی منصوبوں کے لیے مختص رقم کو خرچ کر دیا جائے، اس سے ایک جانب تو یہ نقصان ہوتا ہے کہ سال رواں میں ہونے والا

وہ منصوبہ کئی سال لیٹ ہو جاتا ہے، اور اکثر تو پھر وہ ہو ہی نہیں پاتا۔ دوسری جانب جب میٹرو سروس کو کامیاب بنانے اور سیاسی مقاصد حاصل کرنے کے لیے حکومت اصل اخراجات کا ایک تہائی یا ایک چوتھائی اس سہولت سے مستفید ہونے والے شہریوں سے کرایوں کی صورت میں وصول کرتی ہے تو اس سے ملکی معیشت کو ناقابل تلافی نقصان پہنچتا ہے۔ اس کے لیے ہماری حکومت سے یہی گزارش ہے کہ وہ سبسڈی ختم کر کے اصل اخراجات کے تحت میٹرو بس سروس کو چلائے اور زمانہ ماضی کے اداروں کی طرح سفید ہاتھی پالنے سے گریز کرے بل کہ اس میں کچھ منافع کی شرح بھی رکھیں تاکہ وقت کے ساتھ مرمت و توسیع اور دیگر منصوبوں کی تکمیل کے لیے مالیاتی ذرائع پیدا ہو سکیں۔

(نئی بات، ۱۶ جون ۲۰۱۵ء)

ہمارے ثقافتی و تعمیری اثاثے

1964ء کے جنیوا چارٹر کو عالمی سطح پر مختلف ملکوں اور قوموں کے ثقافتی و تعمیراتی اثاثوں کی حفاظت، دیکھ بھال اور بحالی کے لیے سنگِ میل قرار دیا جاتا ہے۔ اس چارٹر نے جہاں ثقافتی و تعمیری اثاثوں کی پہچان اور حیثیت کے تعین میں قوانین و ضوابط اور معیار طے کیے وہاں تعمیری اثاثوں کے بارے میں قدیمی نظریہ کو بھی تبدیل کر کے رکھ دیا۔ اس سے قبل کسی بھی تعمیری ورثے کو اکائی یا انفرادی سطح پر ہی دیکھا جاتا تھا۔ اس عمارت سے ملحقہ گردونواح میں واقع دیگر عمارتوں کو کوئی اہمیت نہ دی جاتی تھی بلکہ کھلی جگہ اور گردونواح تعمیری ورثے میں شامل نہ تھی مگر 1964ء کے جنیوا چارٹر نے وضاحت کی کہ تاریخی عمارات کو صرف انفرادی اسٹرکچر کے طور پر ہی دیکھنا کافی نہیں ہے بلکہ ہمیں مجموعی سطح پر ان کو فعال بنانا چاہیے۔ عوام و سیاحوں پر ان کے دروازے بند نہیں کرنا چاہیے بلکہ بہتر ہوگا اگر ان عمارتوں کو بغیر نقصان پہنچائے اگر کسی مناسب استعمال میں لایا جا سکے تو یہ عمارتیں نہ صرف سیاحوں کی توجہ کا مرکز ہونگی بلکہ ان کی طبعی عمر میں بھی اضافہ ہوگا اور ان عمارات کی تزئین و آرائش کی بحالی اور تعمیر و مرمت کے لیے مناسب فنڈز بھی مہیا ہو سکیں گے۔ جنیوا چارٹر کے معرضِ وجود میں آنے کے بعد ثقافتی اثاثوں کو بھی تاریخی حیثیت مل گئی اور یوں تہذیب جسے پہلے مردہ سمجھا جاتا تھا، زندہ ہو گئی اور کلچر جس کے معنی بہت محدود تھے، اس کے مفہوم کی وسعت میں گراں قدر اضافہ ہو گیا۔ پہلے مشابہات کی بنیاد پر قوموں کا تشخص تلاش کرتے ہوئے دانشور تضادات کا شکار ہو جاتے تھے اب تنوع کو بنیاد بناتے ہوئے عوامی سطح کے کلچر اور تہذیب کو قوموں کی پہچان قرار دیا جانے لگا۔ ثقافتی و تعمیری اثاثوں کے بارے میں انسانی آگہی و شعور کی اس منزل کو ایک بہت بڑا انقلاب قرار دیا جا سکتا ہے۔

پاکستان کے معرضِ وجود میں آنے کے بعد ثقافتی و تعمیری ورثوں کی حفاظت دیکھ بھال اور بحالی کے لیے پاکستان میں جو پہلا اہم قانونی ضابطہ بنایا گیا اس کا نام Antiquities Act 1975 رکھا

گیا۔ اس قانونی ضابطے کا فوکس تعمیرات، کھدائی اور میوزیم کے نوادرات اور اُن کی حفاظت تھا۔ تعمیری اثاثوں میں بھی عمارت کو انفرادی سطح پر گردوپیش اور نواح سے بالکل الگ رکھ کر سوچا اور پرکھا گیا، حالانکہ اس وقت عالمی سطح پر جنیوا چارٹر 1964ء وجود میں آ چکا تھا۔ پاکستان میں ثقافتی و تعمیری اثاثوں کو 1975ء کے ایکٹ کے تحت وفاقی حکومت کا مسئلہ قرار دیا گیا جب کہ جنیوا چارٹر میں واضح طور پر کہا گیا تھا کہ تعمیراتی و ثقافتی اثاثوں کی دیکھ بھال مرکزی حکومتوں کے بجائے صوبائی یا علاقائی حکومتوں کی ذمہ داری ہونا چاہیے۔ 1985ء میں جب پنجاب میں صوبائی سطح پر محکمہ آثار قدیمہ معرضِ وجود میں آیا تو اس وقت بھی عمومی نوعیت کی عمارتوں کو تو اس فہرست میں شامل کر لیا گیا مگر تاریخی حیثیت رکھنے والے مقابر، قلعے، مزارات اور باغات وفاقی حکومت نے قانونی ضابطہ کے تحت اپنے دائرہ اختیار میں رکھے۔ اسلام آباد میں بیٹھ کر پورے پاکستان میں پھیلے قدیم تہذیب کے آثار اور تعمیری اثاثوں کی حفاظت اور دیکھ بھال بہت مشکل کام تھا۔ اس کا نتیجہ یہ نکلا کہ سلاطین دہلی، مغلیہ اور انگریزی عہد کے تعمیری اثاثوں کی مناسب دیکھ بھال نہ ہو سکی اور وہ کھنڈرات میں تبدیل ہوتے چلے گئے۔

اگر جنیوا چارٹر کے مطابق نور جہاں اور جہانگیر کے مقبرے کی تزئین و آرائش کی بحالی کرتے ہوئے لاہور میں عہد مغلیہ کی شاندار عمارت کے قدیم حسن اور جمالیات کو بحال کر دیا جاتا یا اُچ شریف بہاولپور میں بہاء الحلیم اور بی بی جیوندی کے مقابر کے حسن کو بحال کر دیا جاتا تو آج یہ عمارات ملکی اور عالمی سیاحوں کی توجہ کا مرکز ہوتیں۔ پاکستان بننے کے بعد 1939 سے لے کر 1960ء تک کے اکیس سالوں میں صرف بادشاہی مسجد لاہور کے مشرقی دالانوں، ڈیوڑھی اور چاروں میناروں کی بالائی دو دو منازل کی تعمیر نو اس طرح سے کی گئی کہ مسجد عالمگیر کی نہ صرف اصل شکل و جمالیات بحال ہو گئی بلکہ یہ آج ساری دنیا کے ممالک کے سربراہان سے لے کر عام سیاحوں تک کے لیے توجہ کا مرکز ہے۔ اس طرح قلعے کے اندر ایوانِ عام اور ایوانِ خاص کی عمارات کی برطانوی عہد میں تعمیرِ نو نے اس عہد کے تعمیری اثاثوں کو ان کی اصل شکل میں بحال کر دیا تھا۔ اس کے برعکس جہانگیر، نور جہاں اور آصف الدولہ کے مقابر اور چہار باغ کو اسی حالت میں چھوڑ دیا گیا۔ آج ان کھنڈرات میں مقامی سیاحوں اور عالمی سربراہان کو کوئی کشش نظر نہیں آتی۔

یہ تمام صورتِ حال دراصل 1975ء کے قدیم اور بوسیدہ ثقافتی و تعمیری اثاثوں کی حفاظت کے ایکٹ کی وجہ سے وجود میں آئی اگر اس وقت کے ماہرین آثار قدیمہ جنیوا چارٹر 1964ء کے تحت ثقافتی

وتعمیری اثاثوں کی حفاظت کے طریقہ کار اور نقطہ نظر کو تبدیل کر لیتے تو آج یہ کھنڈرات بھی بہت بہتر حالت میں ہوتے اور عظیم الشان عہد قدیم کی جھلک دکھا رہے ہوتے۔ جنیوا چارٹر ہمیں اس مقام پر روکتا ہے کہ جہاں پہلے سے موجود عمارتی خدوخال کے نشانات اور شواہدات موجود نہ ہوں اور ہم اپنے قوتِ تخیل سے فیصلہ کر لیں کہ شاید یہاں ایسے عمارتی خدوخال ہوں گے۔ لیکن اگر ہمارے پاس فوٹو گراف یا پینٹنگ کی صورت میں قدیم عمارات کی تصویریں موجود ہوں تو ہم قدیم عمارتی ساز و سامان اور تزئین وآرائش کی تکنیک کو استعمال کرتے ہوئے کسی حد تک ان تعمیری اثاثوں کی تعمیر نو کر سکتے ہیں بلکہ یہاں تک اجازت ہے کہ عمارتوں کے بوسیدہ ڈھانچے کو محفوظ کرنے کے لیے اگر جدید سائنسی سامان وجدید تعمیراتی تکنیک کا سہارا لینا پڑے تو کوئی حرج نہیں ہے۔

1985ء کے سپیشل پریمیسز آرڈینس کے تحت محکمہ اوقاف جو کہ 1960ء میں وقف مزارات و مساجد کی دیکھ بھال اور تعمیر و تزئین کے لیے بنایا گیا تھا، کے کنزرویشن سیل کو محکمہ آثار قدیمہ پنجاب بنا دیا گیا اور اس کو وقف ڈیپارٹمنٹ سے علیحدہ کرتے ہوئے محکمہ اطلاعات ونشریات کے زیر انتظام کر دیا گیا۔ اس کے پسِ پردہ اہم محرکات میں یہ بات بھی تھی کہ 1981ء میں جب جنرل محمد ضیاء الحق کے احکامات کی روشنی میں داتا دربار کمپلیکس کے اولین مرحلہ میں مسجد کی تعمیر کا آغاز ہوا تو پنجاب بھر کے مزارات سے حاصل ہونے والی آمدن کو داتا دربار کی نئی مسجد کی تعمیر کے لیے وقف کر دیا گیا۔ اس سے پہلے 79-1971 کے دوران میں اسی کنزرویشن سیل نے ڈائریکٹر کنزرویشن ولی اللہ خاں کی سرپرستی میں مزار حضرت شاہ رکن عالمؒ ملتان کی تزئین وآرائش کی بحالی کا کام مکمل کیا تھا اور اس عمارت کو بعد ازاں عالم اسلام کے سب سے بڑے ''آغا خان ایوارڈ برائے اسلامی فنِ تعمیر'' سے بھی نوازا گیا۔ مگر 1985ء میں فنڈز کی عدم فراہمی کی وجہ سے کنزرویشن سیل کو علیحدہ کر کے محکمہ آثار قدیمہ کی تشکیل کی گئی۔ خیال یہ تھا کہ حکومت تعمیری ورثے کی حفاظت اور تزئین وآرائش کی بحالی کے لیے علیحدہ سے فنڈز مختص کرے گی، مگر عسکری حکومت کی ترجیحات مختلف تھیں اور سوائے ملازمین کی تنخواہوں کے، کچھ زیادہ رقم تعمیری اثاثوں کی بحالی کے لیے پنجاب میں مختص نہ ہو سکی۔

دوسرا اہم نقصان یہ ہوا کہ اس وقت جو تعمیری ورثے کی فہرست بنائی گئی اس میں کئی ایسی عمارتیں بھی شامل کر لی گئیں جو فنِ تعمیر یا ثقافتی حوالے سے اہم نہ تھیں۔ کسی نے توجہ نہ دی اور ایسی عمارتوں کی تعمیر نو کا کام شروع ہو گیا۔ صرف پنجاب اوقاف ڈیپارٹمنٹ میں قدیم مسجد حضرت علی ہجویری

المعروف داتا گنج بخشؒ، قدیم مسجد ملحقہ دربار حضرت بابا فریدؒ، قدیم مسجد و مزار بابا بلھے شاہؒ، قدیم مزار حضرت بادشاہاںؒ خوشاب، قدیم مزار حضرت سخی سیدن شیرازیؒ چوا سیدن شاہ، قدیم مسجد دربار حضرت نولکھہ ہزاریؒ کے علاوہ کئی اور عمارتوں کو محفوظ آثار کی فہرست میں شامل ہونے کے باوجود گرا دیا گیا اور کسی نے اس بات کا نوٹس تک نہ لیا، اگرچہ محکمہ آثار قدیمہ موجود تھا۔ لاہور کنزرویشن سوسائٹی اور چیف سیکرٹری کی سربراہی میں محکمہ آثار قدیمہ کے 1985ء کے آرڈیننس کے تحت تشکیل کردہ کمیٹی بھی موجود تھی۔ مگر پھر بھی ان تعمیری اثاثوں کو گرا دیا گیا اور ان کی جدید انداز سے تعمیر کر دی گئی۔ معروف مورخ ڈاکٹر احمد نبی خان نے قدیم مسجد بابا فرید" کو تغلق عہد کی آخری نشانی قرار دیا۔ کامل خان ممتاز نے کمیٹی کی اعزازی رکنیت سے احتجاجاً استعفیٰ دے دیا مگر قدیم مسجد بابا فرید" کو مقامی رکن قومی اسمبلی، اس وقت کے کمشنر ملتان اور جو بعد میں چیف سیکرٹری پنجاب بنے، کے ایماء پر گرا دیا گیا۔ نہ تو ہمارے پڑھے لکھے باشعور طبقے نے احتجاج کیا اور نہ ہی سول سوسائٹی نے قانونی تحفظ فراہم کرنے والی عدالتوں کا دروازہ کھٹکھٹایا گیا، نہ فنِ تعمیر اور آثار قدیمہ کے تعلیمی اداروں نے ہی کوئی جلوس نکالا اور نہ ہی بیوروکریسی اور سیاستدانوں کو اس قانون شکنی کا احساس ہوا۔ قدیم تعمیری اثاثوں سے اس قوم کو محروم رکھنے کا سلسلہ جاری ہے بلکہ اس وقت محکمہ آثار قدیمہ جو کہ ان تعمیری عمارتوں کے تحفظ کا امین ہے، خود ان تاریخی عمارات کے قدیم تشخص کو بگاڑنے میں پیش پیش ہے اور یہ ایک لمحہ فکریہ ہے۔

(جہان پاکستان، ۲۴ دسمبر ۲۰۱۲ء)

صرف ایک ہی راستہ

برصغیر پاک و ہند میں لاہور شہر کی مختلف حوالوں سے انفرادیت رہی ہے۔ اس کی تاریخ، کلچر، لوگوں کا طرز رہن سہن، ان کے مزاج، عمارات کی تعمیر، درگاہوں سے منسلک رسومات، تقریبات، تعلیمی ادارے، غرض جس حوالے سے بھی بات کی جائے، لاہور گذشتہ دو ہزار سالوں کی معلوم تاریخ میں منفرد قرار پاتا ہے۔ سلطنت عہد، مغلیہ عہد، سکھی اور برطانوی عہد میں لاہور میں شہری منصوبہ بندی اور عمارتوں کی تعمیر کے حوالے سے پیدا ہونے والے اثرات شہر کی توسیع، مزاج اور لوگوں کے ذہن میں پیدا ہونے والا تصوراتی خاکہ، غرض کسی حوالے سے بھی بات کی جاسکتی ہے مگر آج ہمارا موضوع سخن دی مال روڈ، جسے اب شاہراہ قائداعظم کہا جاتا ہے، سے متعلق ہے۔

برطانوی عہد میں پنجاب میں اپنی حکومت قائم کرنے کے بعد شہر قدیم لاہور کو مجوزہ کینٹ سے ملانے کے لیے دی مال روڈ کی تعمیر کی تجویز تیار کی گئی۔ انجینئرز نے دو تجاویز بنائیں، ایک محض اینٹوں سے تیار ہونے والی کم قیمت سڑک اور دوسری تجویز میں مناسب انداز کی سڑک کی تعمیر، جس کے لیے زیادہ رقم کی ضرورت تھی۔ تخمینہ جات تیار کرنے والے انجینئر نے کم قیمت اور اینٹوں کی سڑک کی منظوری کے لیے اپنی سفارشات بھیجیں مگر مجاز اتھارٹی نے زیادہ قیمت والے تخمینہ کی منظوری دیتے ہوئے دی مال روڈ کی اہمیت اور مستقبل میں اس کی ضرورت پر مہر ثبت کر دی۔ مغلیہ عہد میں تاریخی عمارات کی تعمیر قلعہ اور بادشاہی مسجد کے علاوہ اندرون شہر کی حدود میں ہوتی رہی مگر برطانوی عہد میں حکومتی، انتظامی اور تعلیمی اداروں کی عمارات کے علاوہ پرائیویٹ تجارتی عمارات کی تعمیر مال روڈ پر ہوئی۔ مال روڈ پر گورنمنٹ کالج، ٹاؤن ہال، نیشنل کالج آف آرٹس، پنجاب یونیورسٹی، لاہور میوزیم، پوسٹ ماسٹر جنرل آفس، ہائی کورٹ، ٹولنٹن مارکیٹ، کیتھڈرل چرچ، اسمبلی ہال، شاہدین بلڈنگ، لارنس ہال و منٹگمری ہال، گورنر ہاؤس، سٹاف کالج وغیرہ جیسی اہم سرکاری عمارات تعمیر ہوئیں۔ پاکستان

بننے کے بعد 1975 کے انٹیکوئٹی ایکٹ اور 1985ء کے محفوظ آثارِ قدیمہ کے آرڈیننس کے تحت مغلیہ عہد اور سلاطینِ دہلی کے زمانے کے لاہور میں تعمیر ہونے والی عمارات کے علاوہ برطانوی عہد کی مذکورہ بالا عمارات کو بھی محفوظ آثار کی فہرست میں شامل کر لیا گیا مگر عملی طور پر محکمہ آثار قدیمہ کا فوکس عہد برطانیہ سے قبل کی تاریخی عمارات پر ہی رہا۔

اکتوبر 2000ء میں شاہ چراغ بلڈنگ نزد لاہور ہائی کورٹ کی ریسٹوریشن کمشنر لاہور اور گورنر پنجاب کی ہدایت پر کی گئی اور اس کا افتتاح صدر جنرل پرویز مشرف نے کیا۔ تمام اخراجات محکمہ اوقاف نے اٹھائے کیونکہ یہ عمارت دربار حضرت شاہ چراغ" سے ملحقہ تھی اور محکمہ اوقاف کے انتظامی تصرف میں تھی۔ اسی سلسلے کی دوسری عمارت برکت علی اسلامیہ محمڈن ہال تھی جس کی تجدید نو کر دی گئی۔ فنڈز نہ ہونے کے سبب مزید تجدید لاہور پروگرام آگے نہ بڑھایا جا سکا۔ فنڈز کی فراہمی کے لیے تجدید لاہور آرڈیننس 2002ء اسمبلی سے منظور کرایا گیا اور مال روڈ پر واقع برطانوی عہد کی عمارات کی تزئین و آرائش کی بحالی پر خصوصی توجہ دی گئی مگر یہ سلسلہ آگے نہ بڑھ سکا۔

2004-05ء میں مال روڈ پر واقع لاہور ہائی کورٹ کی عمارت کا مغربی حصہ گرا دیا گیا تا کہ اس کی تعمیرِ نو ہو سکے۔ یہ عمارت بھی محفوظ آثار میں شامل تھی۔ سول سوسائٹی، محکمہ آثار قدیمہ اور آرکیٹیکٹس کے احتجاج اور سپریم کورٹ میں دائر ہونے والی درخواست کے سبب ہائی کورٹ کے اس حصہ کی تعمیر پرانے انداز و سامانِ تعمیر کی مدد سے پرانے طرزِ تعمیر کے مطابق ہی کر دی گئی۔

چیئرنگ کراس میں واقع شاہدین بلڈنگ میں جب الفلاح بنک بنا تو عمارت کے سامنے کے حصہ کی ریسٹوریشن کر دی گئی مگر پچھلے حصہ کی تمام عمارت کو گرا کر مکمل طور پر فریم اسٹرکچر پر جدید عمارت کی تعمیر کی گئی۔ اس نئی روایت کو آگے بڑھاتے ہوئے ریگل چوک میں بھی دو تین قدیم تجارتی عمارات کے ساتھ ایسا ہی سلوک کیا گیا۔ اس تقلید میں لکشمی چوک میں واقع لکشمی بلڈنگ کا بھی سامنے والا حصہ چھوڑ کر عمارت کے پچھلے تمام حصہ کو نئی تعمیر کی منصوبہ بندی کی غرض سے گرا دیا گیا۔ یہ ایک خطرناک سلسلہ شروع ہو چکا ہے جس کے تحت آئے دن پرانی عمارتوں کو جدید عمارتوں کی بھینٹ چڑھایا جا رہا ہے۔ وزیر اعلیٰ پنجاب نے جب میٹرو بس سروس کا منصوبہ شروع کیا تو 1985ء کے آرڈیننس کی خلاف ورزی کرتے ہوئے فلائی اوور محفوظ عمارات کی دو سو فٹ کی حدود کے اندر بنائے تو چیف سیکرٹری کے سامنے سوال اٹھایا گیا کہ حکومت تاریخی عمارات کی حفاظت کے بجائے خود آرڈیننس کی خلاف ورزی

کررہی ہے۔اس بات پر کمال شفقت کا مظاہرہ کرتے ہوئے مال روڈ پر برطانوی عہد کی آٹھ عمارات کی تزئین و آرائش کی بحالی کا کام ڈی سی او لاہور کی نگرانی میں شروع کروادیا گیا۔اس کے ساتھ ساتھ کچھ پرانی سڑکوں کے نئے نام بھی تجویز کیے گئے مگر پرنٹ اور الیکٹرونک میڈیا کے احتجاج پر یہ سلسلہ آگے نہ بڑھایا جاسکا۔

چیف سیکرٹری نے کنزرویشن سوسائٹی لاہور کے اراکین کی ایک میٹنگ اپنے دفتر میں طلب کی اور گذارش کی کہ فلائی اوور کی تعمیر کے بعد 1985ء کے آرڈیننس کی خلاف ورزی تو ہو چکی ہے اب قانون کی سطح پر اس میں کوئی گنجائش نکالی جائے۔اس مشاورت اور غور و خوض کے نتیجے میں یہ فیصلہ کیا گیا کہ مال روڈ کی آٹھ عمارات کی تزئین و آرائش کی بحالی کا کام شروع کرلیا جائے۔مال روڈ کی ان آٹھ عمارات کی تزئین و آرائش کے لیے محکمہ آثار قدیمہ کی مشاورت کے بغیر حکومتی طریقہ کار کے برعکس کام شروع کروا دیا گیا،جو گذشتہ کئی ہفتوں سے بند پڑا ہے۔ڈی سی او لاہور نے اب تمام عمارات کے اوپر آویزاں ایک جیسے بورڈ لگانے کا سلسلہ شروع کردیا ہے اس معاملے میں بھی کوئی پیش رفت ہوتی دکھائی نہیں دے رہی۔پہلے یہ ذمہ داری نیر علی دادا کو سونپی گئی اب نیشنل کالج آف آرٹس کے ایک استاد اور طالب علم کو یہ ذمہ داری سونپی گئی ہے کہ وہ تمام عمارات کے لیے یکساں سائن بورڈ کے ڈیزائن تیار کریں۔

ہونا تو یوں چاہیے، جیسا کہ تمام دنیا میں ہوتا ہے کہ ایسے علاقے یا سڑک کو سپیشل پریمس (Special Premise) قرار دیتے ہوئے ایسی عمارات کی تزئین و آرائش کی بحالی کے لیے جامع قوانین (By Laws) بنائے جائیں جن کی پابندی سب پر لازم ہو اور کوئی ان کی خلاف ورزی نہ کر سکے۔جزوی اور جستہ جستہ طور پر محدود وژن پر کام کرنے والے صاحبانِ اختیار کی خدمت میں گذارش ہے کہ وہ عارضی کام کے بجائے مستقل بنیادوں پر لوئر مال سے لے کر اپر مال تک برطانوی عہد کی تمام عمارات کے لیے یکساں طور پر قوانین مرتب کریں اور ان کو پنجاب اسمبلی سے پاس کروا کر لاگو کروائیں تاکہ ڈی سی او، کمشنر یا چیف سیکرٹری کی تبدیلی و ٹرانسفر کے بعد بھی یہ عمارتیں محفوظ رہیں۔اپنے تعمیراتی اثاثوں کو بچانے کا اب یہی ایک راستہ رہ گیا ہے۔

(جہان پاکستان، ۲۲ جنوری ۲۰۱۳ء)

محفوظ آثار کا انہدام

قبول عام مہابیانیہ (Grand Narrative) ہے کہ ہر تعمیر کیلئے تخریب ضروری ہے۔ بڑے بڑے انقلابات میں بھی ان گنت لوگ اس نظریے کی بھینٹ چڑھا دیئے جاتے ہیں۔ عوام الناس کی طرف سے اگر کسی معاملے میں مزاحمت کا سامنا ہو، ان کے سامنے بھی جس بڑی دلیل کا پہاڑ کھڑا کیا جاتا ہے، وہ یہی ہے کہ اگر یہ مقاصد حاصل کرنا ہیں تو یوں کرنا پڑے گا۔ عوام الناس کی اکثریت اس دلیل کے سامنے لاجواب نظر آتی ہے مگر کچھ معاملات ایسے ہیں جہاں ایسی دلیلیں صادق نہیں آتیں، ان میں ایک محفوظ آثار کا انہدام ہے۔ جدیدیت پسند بڑے طنز سے روایت پسندوں کے اس رویئے کو تنقید کا نشانہ بناتے ہیں جس کے تحت وہ قدیم آثار کو محفوظ رکھنے پر اصرار کرتے ہیں مگر جدیدیت پسندوں کے سامنے اب مابعد جدیدیت کے دلائل کھڑے ہیں۔ مابعد جدیدیت کے آغاز میں نیٹشے کا حوالہ بھی دیا جاتا ہے کہ جس نے خدا کی موت کا اعلان کر دیا تھا، مغرب کا سماجی ڈھانچہ اسی مہابیانیے کی قبولیت کا نتیجہ ہے۔ لوگوں نے جب ایک بالا و برتر قوت کو تسلیم کرنے سے انکار کر دیا تو ضرورتوں کے مطابق اپنے اپنے خداؤں کے بت تراش لئے۔ ان میں سرمایہ داری کا بت سب سے بڑا ہے۔ سرمایہ دار کو جہاں سرمایہ کاری اور منافع کی گنجائش ملتی ہے، وہاں اہل علم و فن جو ڈالر اور پاؤنڈ کی صورت میں اپنی ذہانت کی قیمت وصول کر چکے ہوں، نئی نئی دلیلیں اور نظریات لے کر آتے ہیں۔ آج کل ترقی پذیر ملکوں میں کلچر کے فروغ اور احیاء کے نام پر سرمایہ کاری کے نئے ضابطے تراشے جا رہے ہیں۔ کئی صدیوں تک پرچار کیے جانے والے انفرادی و قومی تشخص کو قائم کرنے والا مہابیانیہ جب کئی سوالات کے جوابات دینے سے قاصر ہو گیا تو اس کی جگہ اکیسویں صدی میں ''تنوع'' کے مہابیانیہ نے لے لی۔ اب ''جو جہاں ہے وہاں ویسے ہی بحال کر دیا جائے'' کی بات کا پرچار کیا جاتا ہے۔ مساجد، مزارات، گھر، کمرشل عمارات، یادگاریں، تعلیم و صحت کے اداروں کی عمارات، سرکاری عمارتیں وغیرہ کے منفرد

عمارتی تشخص کی ضرورت نہیں۔ آپ کو آزادی ہے آپ جیسی جمالیات ان عمارتوں کو عطا کرنا چاہیں، کیجیے، کوئی آپ سے سوال نہیں کرے گا۔ یہی وجہ ہے کہ محفوظ آثار کی فہرست میں شامل ہونے کے باوجود حضرت علی ہجویریؒ، حضرت بابا فرید الدینؒ، حضرت بابا بلھے شاہؒ، حضرت شاہ حسینؒ کی درگاہوں سے متصل قدیمی مساجد گرا کر جدید طرز تعمیر کی حامل اور جدید تر تقاضوں کو پورا کرتی ہوئی نئی مساجد حکومتی سرپرستی میں تعمیر کر دی گئی ہیں۔ حضرت علی ہجویریؒ اور بابا فرید الدینؒ کے مزارات پر قدیمی مساجد تھیں۔ حضرت علی ہجویریؒ کے مزار پر پانچ گنبد والی ایک خوبصورت مسجد مزار کے جنوب مغربی جانب واقع تھی اب اس کے آثار صرف استاد میراں بخش کی آبی رنگوں والی پینٹنگ میں ہی باقی رہ گئے ہیں۔ اسی طرح بابا فرید الدین گنج شکرؒ کے مزار کی مغربی جانب غیاث الدین بلبن کے عہد کی شلغم نما گنبدوں والی قدیمی مسجد کو 1999ء میں نئی مسجد کی تعمیر کے دوران منہدم کر دیا گیا۔ اس قدیمی مسجد کی قسمت کا فیصلہ کرنے والی کمیٹی کے سربراہ اس وقت کے چیف سیکرٹری، کمشنر ملتان، مقامی ایم این اے اور دیگر اراکین میں آرکیٹیکٹ کامل خان ممتاز جیسے لوگ شامل تھے۔ کامل خان ممتاز نے انہدام کے اس فیصلے کے خلاف احتجاج کرتے ہوئے کمیٹی کی رکنیت سے استعفیٰ دے دیا۔ معروف مورخ ڈاکٹر احمد نبی خان سے جب رائے لی گئی تو انہوں نے بھی سلطنت عہد کی اس قدیم یادگار کو ہر حال میں محفوظ رکھنے پر دوٹوک فیصلہ دیا مگر کسی نے نہ سنی اور اب مزار کی مغربی جانب مسجد کا ایک بڑا ایوان تعمیر کر دیا گیا ہے جس کے ہشت پہلو پلان میں ایستادہ ستونوں کی وجہ سے نہ صرف یہ کہ ایوان میں تسلسل سے صفیں نہیں بچھائی جا سکتیں بلکہ دور دراز سے آنے والے زائرین کو قبلہ رخ کا تعین کرنے میں بھی دشواری آتی ہے۔

پنجاب میں محفوظ آثار کے انہدام کا سلسلہ جاری ہے، محکمہ آثارِ قدیمہ کی محفوظ آثار کی فہرست اتنی کہنہ ہو چکی ہے کہ اس فہرست میں شامل کئی تاریخی عمارات عدم توجہی، تعمیرِ نو اور تعمیر و توسیع کی آڑ میں صفحہ ہستی سے غائب ہو چکی ہیں مگر محکمہ آثارِ قدیمہ کے پاس اس فہرست پر نظر ثانی کیلئے وقت نہیں۔ اس کی وجہ صرف اتنی ہے کہ اس طرح محکمہ آثارِ قدیمہ پنجاب کو اپنے جرائم کا اندازہ ہو جائے گا کہ انہوں نے کتنے محفوظ آثار گرائے جانے سے نہیں روکے۔ یہ بات درست ہے کہ محکمہ آثارِ قدیمہ پنجاب سپیشل پریمیسز (پریزرویشن) آرڈیننس 1985ء کے تحت وجود میں آیا تھا جس میں یہ بات درج ہے کہ محفوظ آثار کی فہرست میں شامل کسی بھی تاریخی عمارت کی حدود میں چاروں اطراف 200 فٹ تک کسی قسم کی

نئی تعمیر و توسیع نہ ہو سکے گی اور ایسے جرم کے مرتکب شخص کو قید و جرمانہ یا دونوں سزائیں ایک ہی وقت میں ہو سکتی ہیں مگر آج تک اس بات پر عمل درآمد نہیں ہوا۔ محکمہ آثار قدیمہ کی آنکھوں کے سامنے مسجد چینیاں والی اندرون لاہور گرا کر نئی تعمیر کر دی گئی۔ مسجد صالح محمد کنبوہ کے صحن میں کنکریٹ کے فریم اسٹرکچر پر مشتمل دو منزلہ عمارت بنا دی گئی۔ مگر سرکاری افسران کی بے بسی، عدم دلچسپی اور عدم توجہی کے باعث اس عمل کی حوصلہ شکنی نہ ہو سکی اور اب تو لوگ نیا جرم کرتے ہوئے، نہایت دیدہ دلیری سے ان پرانے جرائم کو شہادت کے طور پر پیش کرتے ہوئے ہرگز نہیں شرماتے۔ محفوظ آثار کی بحالی اور تزئین و آرائش کیلئے بین الاقوامی سطح پر یونیسکو نے نہایت قابل عمل لچک دار قوانین و ضوابط بنا رکھے ہیں۔ اگر ہم ان سے بھی استفادہ کر لیں تو شاید ابھی بھی بہت کچھ انہدام اور معدوم ہونے سے بچ جائے مگر ہم تو مابعد جدیدیت کے نظریات کی رو میں بہتے جا رہے ہیں۔ بقول علامہ محمد اقبال "جو نقش کہن تم کو نظر آئے مٹا دو"، مگر یہ کہنگی کے نقوش کے بارے میں کہا گیا ہے۔ ہماری قدیم عمارات کا شمار خستگی اور بدحالی کے حوالے سے تو کیا جا سکتا ہے، کہنگی کے حوالے سے ہرگز نہیں۔ دنیا بھر میں ان قدیم عمارات کی جمالیات اور تزئین و آرائش کی بحالی اور ٹورسٹ کی کشش کیلئے جنگی بنیادوں پر کام ہو رہا ہے۔ انگلینڈ اور خصوصاً لندن میں ٹورسٹ انڈسٹری نے برطانیہ کی اکانومی کو سہارا دے رکھا ہے۔ پورے برطانیہ میں کوئی قصبہ ایسا نہیں جہاں محفوظ آثار نہ ہوں اور میوزیم نہ بنایا گیا ہو مگر ہمارے پاس تو لاہور میوزیم کی ترتیب و تنظیم کیلئے مناسب صلاحیتیں نہیں ہیں۔ لاہور میوزیم کی انتظامیہ نے اتنی تکلیف گوارہ نہیں کی کہ وہاں زمانی ترتیب سے ہی نوادرات کو آویزاں کر دیا جائے۔

(جہان پاکستان، ۱۲ اکتوبر ۲۰۱۳ء)

تعزیہ سازی کا فن اور روایت

اسلامی سال کا آغاز مسلمانوں کی تاریخ کے المناک واقعہ سے ہوتا ہے جو لاکھوں کروڑوں دلوں کو صدیوں سے مسلسل رُلائے جا رہا ہے۔ دُکھ اور کرب کا ایک لامتناہی سلسلہ ہے جو قیامت تک ختم نہ ہوگا۔ محرم الحرام کے پہلے عشرے میں علماء اور ذاکرین واقعہ کربلا کے مختلف پہلوؤں کی جزئیات کو نئے نئے زاویوں سے اجاگر کرتے ہیں۔ شعراء منظوم نذرانہ عقیدت حضرت امام حسینؑ عالی مقام کے حضور پیش کرتے ہیں۔ اس عشرہ میں مجالس کا انعقاد ہوتا ہے اور جلوس نکلتے ہیں، زنجیر زنی اور ماتم ہوتا ہے۔ ان دنوں کی فضا دل و دماغ کو حزن کی مسلسل کیفیت میں رکھتی ہے۔ پرنٹ اور الیکٹرونک میڈیا ان ایام میں حضرت امام حسینؑ اور واقعہ کربلا کی نسبت سے خصوصی پروگرام کا اہتمام کرتے ہیں۔ وقت کا مرہم بڑے بڑے زخم بھر دیتا ہے مگر واقعہ کربلا سے منسلک یہ زخم دن بدن ہمیں اپنی لپیٹ میں لیتا چلا جا رہا ہے، آخر کیوں؟ اس کی توجیہات ہمارے ہاں مختلف سطحوں پر ملتی ہیں مگر ان کا جو حوالہ ہمارے کلچر اور رسومات سے جڑ گیا ہے، اس نے اس صدیوں پرانے واقعہ کو روز اول کی طرح ہمارے دل و دماغ میں زندہ رکھا ہوا ہے۔

ہندستان میں واقعہ کربلا کی یاد تازہ کرنے کیلئے محرم الحرام کے پہلے عشرہ میں تعزیہ کی رسم ادا کی جاتی ہے۔ تعزیہ کی رسم کی جو صورت ہندوستان میں ہے ہمیں کہیں اور اسلامی دنیا میں نظر نہیں آتی۔ اس کی بنیادی وجہ تو یہی ہے کہ ہندوستان میں مختلف طرح کی ثقافتی رسومات کی ادائیگی کے عادی ہندو یا سکھ مذہب سے متعلق لوگوں نے جب اسلام قبول کیا تو وہ اپنے ساتھ ایسی رسومات بھی لے آئے جن کا تعلق براہ راست مذہب سے نہ بنتا تھا مگر لوگوں کی روزمرہ زندگی سے اس کا گہرا رابطہ تھا لہٰذا اسلام قبول کرنے کے بعد بھی یہ رسومات کسی نہ کسی صورت میں تھوڑی یا زیادہ تبدیلی کے ساتھ زندگیوں کا حصہ بنی رہیں۔ ''تعزیہ'' کا لفظ عربی زبان سے ہے جبکہ 'تعزیت' اردو میں اس کی شکل ہے مگر واقعہ کربلا کے حوالے سے تعزیہ کے معانی بالکل ہی بدل جاتے ہیں۔ تعزیہ حضرت امام حسینؑ کے روضہ پاک یا ضریح

کے اس ماڈل کو کہا جاتا ہے جو لکڑی و کاغذ وغیرہ سے تیار کر کے محرم کے پہلے عشرہ میں تعزیتی جلوس میں کہار اپنے کاندھوں پر اٹھا کر اختتامی جلوس کے مقام کی طرف لے کر جاتے ہیں۔ اسلام میں چونکہ انسانی صورت میں مجسمہ سازی یا تصویر کشی کی ممانعت ہے اسلئے ایسا ممکن نہ تھا کہ حضرت امام حسینؑ یا آپ کے خاندان کے دیگر افراد کی تصاویر یا کوئی اور صورت اس تعزیتی جلوس میں ہمراہ لی جاسکتی۔ ذہن انسانی نے اس کا یہ حل ڈھونڈا کہ آپ کے روضہ یا ضریح کا ماڈل بنا کر جلوس میں ساتھ لے لیا جائے۔ اس رسم کے آغاز نے ہندوستان میں تعزیہ بنانے کی روایت ڈالی۔ اس پیشہ ورانہ سرگرمی میں کئی خاندان شامل ہو گئے اور عقیدت کے ساتھ ساتھ ان کا سال بھر کا رزق بھی اس سے وابستہ ہو گیا۔ چنیوٹ، جھنگ، ملتان اور حیدرآباد کے لوگ اس فن اور پیشہ سے صدیوں سے وابستہ ہیں۔

ہندوستان میں تعزیہ سازی کا آغاز امیر تیمور (1405) کے دور میں ہو گیا تھا جو کربلا کی زیارت کے بعد حضرت امام حسینؑ کے روضہ کا ایک چھوٹا ماڈل اپنے ساتھ ہندوستان لے آیا تھا۔ اس کا دوسرا حوالہ شاہد نقوی نے دیا ہے کہ امیر تیمور نے 1398ء میں جب میرٹھ پر حملہ کیا تو جنگ میں مصروف شیعہ سپاہیوں نے محرم میں کربلا کی زیارت کے لئے جانے کی اجازت مانگی تو اس موقع پر امیر تیمور نے حضرت امام حسینؑ کی ضریح کا ایک چھوٹا ماڈل بنانے کا حکم جاری کیا۔ ایران میں تعزیہ کی رسم میں یکم سے دس محرم تک کے واقعات ناظرین کے سامنے پیش کئے جاتے تھے۔ ہندوستان میں اسلام سے قبل دیگر مذاہب سے تعلق رکھنے والے لوگ عمارت سازی کے فن سے وابستہ رہے ہیں کہ جو عمارتوں کی بیرونی واندرونی سطحوں پر نہایت باریک بینی سے لکڑی اور پتھر میں تزئین و آرائش کا کام کرتے تھے۔ مقامی لوگوں کے ذہن میں حضرت امام حسینؑ کے روضہ اور ضریح کا نقشہ اور جمالیاتی تفصیلات نہیں تھیں لہٰذا اپنی یادداشت کو مقامی تعمیرات کی ان جمالیاتی تفصیلات سے ملا کر تعزیہ کی شکل میں ایک بالکل الگ اور منفرد فن نے عروج پایا۔ مغل بادشاہ اکبر کے دور میں تعزیہ کی اس رسم نے شیعہ، سنی اور دیگر مذاہب کے مابین رواداری اور صبر و تحمل کو فروغ دیا۔ عید میلاد النبی ﷺ کے موقع پر سنی اور شیعہ مل کر خوشی مناتے تھے اسی طرح محرم الحرام کے ایام میں جب شیعہ تعزیہ بردار جلوس نکالتے تو راستوں پر سنی اپنے گھروں کے باہر جلوس میں شامل لوگوں کیلئے پانی کی سبیل لگاتے تھے۔ پنڈی بھٹیاں اور ضلع حافظ آباد کے جلوسوں میں سنی رضا کار ہی تعزیہ اٹھاتے ہیں، جن کو کہار کہا جاتا ہے۔ چونکہ شیعہ خاندانوں کی نسبت حضرت محمد ﷺ کے گھرانہ سے بنتی ہے، اس احترام میں بھی ان کو تعزیہ اٹھانے کی

خدمات سرانجام دینے سے روکا جاتا ہے۔ ہندوستان میں چونکہ رسومات، اعراس اور میلوں کا انعقاد روزمرہ کی زندگی کے اہم معمولات میں شامل رہا ہے اس لئے جب تعزیہ کے جلوس کی ابتداء ہوئی تو اس میں روزانہ کی مجالس کے علاوہ دیگر سرگرمیاں بھی شامل ہو گئیں۔ حضرت عباسؓ کی نسبت سے علم اٹھانے کو علامتی حیثیت حاصل ہو گئی۔ ذوالجناح، حضرت امام حسینؓ کے گھوڑے کے حوالے سے ان رسومات کا اہم حصہ بن گیا۔ 7 محرم الحرام کو حضرت امام حسنؓ کے فرزند حضرت قاسم کہ جن کی شادی حضرت امام حسینؓ کی صاحبزادی کبریٰ سے ہونا تھی، کی نسبت سے مہندی کی رسم شامل ہو گئی۔ اس رسم میں مرد و خواتین الگ الگ شامل ہوتے ہیں۔ اس رسم کی ادائیگی کیلئے حضرت قاسمؓ کے مزار کا ماڈل تیار کیا جاتا ہے جس کی اونچائی 15 فٹ رکھی جاتی ہے جبکہ اس کے اہم حصوں کو تخت، پالکی اور چن تارہ کہا جاتا ہے۔ خواتین مہندی کی رسم کی جگہ گھڑولی کی رسم بھی حضرت قاسمؓ کی نسبت سے ادا کرتی ہیں۔ اس رسم میں دو گھڑوں میں پانی لایا جاتا ہے۔ گھڑوں کو گلاب اور چنبیلی کے پھولوں اور رنگ دار کاغذ سے سجایا جاتا ہے اور پھر گھڑوں کو توڑا جاتا ہے۔ ایک خاتون سر پر گھڑولی اُٹھاتی ہے جبکہ دیگر خواتین ماتم کرتی ہیں۔ 9 محرم الحرام کو بیج کے حوالے سے ایک تعزیہ نکالا جاتا ہے جو حضرت امام حسینؓ کے صاحب زادے علی اکبر سے منسوب ہے۔ یہ علی اکبر کا شب عروسی کا پنگھوڑا ہوتا ہے اس کی تین منزلیں ہوتی ہیں۔ حضرت امام حسینؓ کی نسبت سے دربار کے نام سے تعزیہ 8 محرم الحرام کو نکالا جاتا ہے۔ اس کو حضرت امام حسینؓ کی اپنے ساتھیوں کے ساتھ شب عاشورہ کی آخری ملاقات سے جوڑا جاتا ہے جس میں آپ نے دیا بجھا کر کہا تھا "راتوں رات چلا جائے وہ جس جس کو بھی جانا ہے"۔

دربار تعزیہ کے تین حصے تخت، منزل اور پالکی ہوتے ہیں جو تزئین و آرائش میں ایک دوسرے سے قدرے مختلف ہو سکتے ہیں۔ جس طرح انیس و دبیر کے ہاں مرثیہ میں تلمیح و استعارے میں ایسی لفظیات شامل ہو گئیں جن کا تعلق عرب یا کربلا کے بجائے ہندوستان کے کلچر سے بنتا ہے اسی طرح تعزیہ سازی میں تزئین و آرائش اور ڈیزائن کے کئی عناصر ایسے شامل ہو گئے ہیں جن کا تعلق براہ راست ہندوستانی فن تعمیر سے ہے اور حضرت امام حسینؓ کے روضہ مبارک یا ان کی ضریح سے شکل و شباہت نہیں ملتی۔ رسومات اور روایات کا تعلق لوگوں سے ہوتا ہے، مذہب سے نہیں یہی وجہ ہے کہ تعزیہ کی شناخت ہندوستانی و پاکستانی سرزمین سے جڑی ہوئی ہے۔

(جہان پاکستان، ۱۲ نومبر ۲۰۱۳ء)

قائداعظم ریذیڈنسی

تعمیرِ نو کیوں اور کیسے؟

زیارت میں قائداعظم ریذیڈنسی کو گذشتہ دنوں دہشت گردوں نے آتش گیر مادے سے اڑا دیا۔ برطانوی عہد میں 1892ء میں تعمیر ہونے والی آٹھ کمروں پر مشتمل یہ عمارت پاکستان کے وجود میں آنے کے بعد قائداعظم ریذیڈنسی کہلائی۔ علمی وفکری حلقوں میں اس خبر کو نہایت افسوس اور تکلیف دہ احساس کے ساتھ سنا گیا۔ لکڑی کی تعمیر کردہ یہ عمارت نہ صرف صوبہ بلوچستان کی ایک پہچان تھی بلکہ اس کو پاکستان کی تاریخی یادگاری عمارات کی فہرست میں شامل کر کے محفوظ آثار قرار دے دیا گیا تھا۔ زمین بوس ہو جانے والی عمارت کا ملبہ اپنے اندر بہت سے سوالات کو جنم دے گیا۔ آخر قائداعظم ریذیڈنسی ہی دہشت گردوں کا نشانہ کیوں؟ محض اس لئے کہ یہاں قائداعظم محمد علی جناح ایام بیماری میں دو ماہ دس دن قیام پذیر رہے۔ بہت سے لوگ اسے نظریہ پاکستان اور اس کی سالمیت پر حملہ قرار دے کر اپنی قومی ذمہ داری سے سبکدوش ہو گئے۔ دو تین دن ٹیلی ویژن چینلز پر اینکر پرسن کیلئے یہ وقوعہ زیر بحث رہا۔ صوبائی حکومت نے اس کی تعمیرِ نو تین ماہ میں کرنے کا اعلان اور رواں مالی سال کے بجٹ میں اس کیلئے دو کروڑ روپے مختص کر دیئے ہیں۔ یہ سب کرنے کے بعد سب لوگ خوش وخرم مطمئن اپنے معمولات میں مشغول ہو گئے ہیں۔

زیارت کا یہ مقام چیڑھ کے درخت، برف باری اور ایفی ڈرین بنانے والی جڑی بوٹی کہ جس سے ٹی بی، سانس یا دمہ کی بیماری کی دوا تیار ہوتی ہے، اپنی پہچان میں شہرت رکھتا ہے۔ سرسبز وشاداب اور پھلدار درختوں سے لدے خطے کو جنت نظیر سمجھا جاتا ہے۔ جس خطے پر قدرت اتنی مہربان ہو وہاں دہشت گردی جیسی مکروہات کا وجود اپنے اندر بہت سے سوالات سمیٹے ہوئے نظر آتا ہے۔ اس سے قبل خیبر پختونخواہ میں رحمان باباؒ جیسے صوفی منش، انسان دوست روحانی بزرگ کی درگاہ کو بم دھماکے سے اڑا

دیا گیا۔ حکومت نے اس کی تعمیر نو کر دی۔ افغانستان میں بدھ ازم کے عہد کی صدیوں پرانی پتھر کی مورتیوں کو پہاڑوں کی سطح سے کھرچ کر اس لئے صاف کر دیا گیا کہ انہیں بت پرستی کا ایک شاخسانہ قرار دیا گیا تھا۔ کچھ مقامی لوگوں کے نزدیک تو یہ بھی احتجاج کی ایک صورت قرار دی گئی کہ ترقی یافتہ ممالک یہاں کے باشندوں کی جان کے دشمن ہیں اور ان کے نزدیک یہ لوگ خودکش حملہ آور دہشت گرد ہیں تو پھر یہاں کے فن وثقافت کے نمونوں کو عالمی سطح کے ادارے کس لئے محفوظ کرنا چاہتے ہیں؟ یہ تمام تجزیات ظاہری سطح کے ہیں مگر ان واقعات کی جڑیں بہت گہری اور ان کے اثرات بہت دور رس ہوتے ہیں۔ ان واقعات کے محرکات اور پسِ محرکات عوامل کو معلوم کرنے کیلئے ہمیں اس زمین پر بسنے والے لوگوں کی سوچ، شعور اور عمل و ردعمل کی نفسیات کو جاننے کی ضرورت ہے۔ اس بنیادی انسانی رویے کا ایسا اظہار کسی قوم کے اجتماعی شعور اور سوچ کا عکاس ہو سکتا ہے۔ یہ واقعات حادثاتی طور پر نہیں ہوتے بلکہ ان کے وقوع پذیر ہونے کے پیچھے ایک مکمل نظام فکر موجود ہوتا ہے۔ اب ہماری حکومتیں اس سے آنکھیں بند کر لیں اور محض رحمان بابا کے مزار کی طرح قائداعظم ریذیڈنسی کی تعمیر نو کا منصوبہ تین ماہ میں مکمل کر لیں تو اس سے زیریں سطح چلنے والی لہر اپنی توانائی اور فشار کو کھو نہیں دے گی، چلتی رہے گی اور پھر کسی روز اپنی چھل سے ایسا ہی کچھ اور کر دے گی۔

امریکہ نے 1948ء میں جب جاپان کے شہر ہیروشیما پر ایٹم بم گرایا تھا تو انسانوں کے علاوہ بے شمار کثیر منزلہ عمارات بھی اس کی زد میں آ کر ملبے کا ڈھیر ہو گئی تھیں۔ ان میں ایک عمارت کا گنبد کہ جس کا اسٹیل کنکریٹ سے الگ ہو گیا تھا، اسی حالت میں محفوظ کر دیا گیا تھا۔ جو لوگ سیاحت کیلئے جاتے ہیں اس تباہ حال عمارت کا منظر اپنی آنکھوں میں محفوظ کر کے لے آتے ہیں۔ اس کی ایک اور وجہ بھی ہے، آثار قدیمہ کے بین الاقوامی قوانین ہمیں اس بات کی ہرگز اجازت نہیں دیتے کہ ہم تاریخ کو از سر نو تعمیر کریں۔ عمارت کا پہلا وجود بھی تاریخ کا ایک حصہ تھا اور حادثے کے بعد بچ جانے والا ملبہ و آثار بھی تاریخ کا حصہ ہیں۔ ہم جلدی جلدی وہاں پہلے جیسی ہی ایک عمارت کھڑی کر کے آخر کیا ثابت کرنا چاہتے ہیں؟ یہی کہ 15 جون کو جو ہوا تھا سب واہمہ تھا، حقیقت نہ تھی۔ آثار قدیمہ میں تزئین و آرائش کی بحالی کا دوسرا قانون یہ ہے کہ قدیم سامان تعمیرات کا استعمال زیادہ سے زیادہ کیا جائے۔ کیا قائداعظم ریذیڈنسی کی تعمیر نو کرنے والے ان قوانین وضوابط کی پابندی کر سکیں گے۔

ہماری ناقص رائے میں تو وہاں موجود تباہ ہونے والی عمارت کے بچے کھچے ملبے اور آثار کو یونہی

تاریخ کا حصہ قرار دے کر محفوظ کر دینا چاہیے۔ ہاں اس کے بالکل سامنے یا دائیں بائیں بالکل 1892ء جیسی عمارت اپنے قدیمی خدوخال اور سامان تعمیرات کے ساتھ ایستادہ کر دینی چاہیے تاکہ تاریخ کے دونوں منظر نامے ہماری آنے والی نسلوں کیلئے محفوظ رہ سکیں۔ تاریخ کی کتابوں میں یہ الفاظ نہیں لکھے جانے چاہئیں کہ ''15 جون 2013ء کو قائداعظم ریذیڈنسی کی 121 سالہ عمارت کو دہشت گردوں نے زمین بوس کر دیا اور حکومتِ وقت نے تین ماہ کے قلیل عرصہ میں اس کی تعمیر نو کر دی'' بلکہ تاریخ کا کام تو یہ ہے کہ دونوں واقعات کو محفوظ کرے۔ دہشت گردی کا نشانہ بننے والی عمارت کے خدوخال اور ہو بہو ویسی ہی تعمیر کر دی جانے والی نئی عمارت، دونوں کو تاریخ کے اوراق میں اپنی اصل شکل وصورت میں زندہ رہنا چاہیے وگرنہ یہ تاریخ کے ساتھ صریحاً بددیانتی ہوگئی۔ آئندہ نسلوں کے حوالے کی جانے والی تعمیری وراثت میں ہم صادق اور امین نہیں رہیں گے اور وقت کے چبھتے سوالات کا جواب ہم نہیں دے سکیں گے، وقت جو ہماری بند مٹھی سے ریزہ ریزہ ریت کی طرح گرتا رہتا ہے اور ہمیں پتہ بھی نہیں چلتا۔

(جہان پاکستان، ۲۶ جون ۲۰۱۳ء)

تہذیب وثقافت کا مرکز

مزار وارث شاہؒ

جولائی میں ساون کی پھواروں میں جنڈیالہ شیر خان ضلع شیخوپورہ میں وارث شاہؒ کا عرس منایا جاتا ہے مگر گذشتہ دو سالوں سے دہشت گردی اور اس سال رمضان کی وجہ سے یہ عرس موخر کر دیا گیا ہے۔ وارث شاہؒ کا حوالہ تہذیب وثقافت اور قصہ ہیر رانجھا سے جڑا ہوا ہے۔ اس کی شاعری اور شخصیت میں مذہبی عنصر غالب نہیں اس لئے عرس موخر کرنے پر کسی قسم کا عوامی ردعمل نظر نہیں آیا۔ وارث شاہؒ کا مزار صوفی سنگیت اور ہیر وارث شاہؒ کی گائیکی کے حوالے سے اپنا منفرد تشخص رکھتا ہے جو حضرت داتا گنج بخشؒ یا بابا فریدؒ سے کافی مختلف ہے۔ وارث شاہؒ پنجاب کی دیہی معاشرت اور کلچر سے محبت کرنے والوں کے دلوں کی دھڑکنوں میں بستے ہیں۔ پنجاب کا کوئی گاؤں ایسا نہیں جہاں گرما کی ٹھنڈی چاندنی راتوں میں کھلی جگہوں یا چوپال میں بانسری یا گائیکی کی شکل میں وارث شاہؒ کی ہیر نہ پڑھی جاتی ہو۔ ان کی لکھی ہیر میں تصوف اور اٹھارہویں صدی کے پنجاب کی معاشرت کی جو تصویر کشی کی گئی ہے آج بھی پنجاب کے مسائل، غریب لوگوں کا استحصال اور زندگی کی پیچیدگیاں ویسے ہی ہیں۔ صرف چہرے بدل گئے ہیں نظام اپنے تواتر کے ساتھ یونہی چل رہا ہے۔

محمد حنیف رامے جب پنجاب کے وزیر اعلیٰ بنے تب وارث شاہؒ کی قبر پر کوئی عمارت نہ تھی۔ 15 مارچ 1968ء کو شیخوپورہ کی مجلسِ وارث شاہؒ کے صدر گلزار احمد قریشی نے چیف ایڈمنسٹریٹر اوقاف کے نام تفصیلی خط میں وارث شاہؒ کی قبر کے ناگفتہ بہ ہونے کا نقشہ کھینچا۔ 12 اپریل 1973ء کو شعبہ آثار قدیمہ پاکستان کے سپرنٹنڈنٹ اشتیاق خان نے ایک دوسری چٹھی میں مطالبہ کیا کہ ضلع کونسل شیخوپورہ کے تیار کردہ مزار حضرت وارث شاہؒ کے ڈیزائن کے ساتھ ایک میوزیم، لائبریری اور ثقافتی مرکز کا تعمیر کیا جانا بھی انتہائی ضروری ہے۔ یہ انہی دنوں کی بات ہے جب محمد حنیف رامے نے 14 اپریل 1974ء

کو پنجاب میں علمی و ادبی اور ثقافتی سرگرمیوں کے فروغ اور صوفیاء کے کلام کو عوام الناس تک پہنچانے کیلئے پنجاب آرٹس کونسل کی بنیاد رکھی۔ وزیر اعلیٰ پنجاب نے 26 اپریل 1974ء کو پنجاب سیکرٹریٹ میں ایک خصوصی اجلاس بلایا جس کا بنیادی مقصد وارث شاہؒ کی قبر پر ایک شاندار کمپلیکس کی تعمیر کیلئے ڈیزائن تیار کرنا تھا۔

حنیف رامے نے تعارفی تقریر میں پنجاب میں صوفیاء کے کلام اور تعلیمات کو عوام الناس تک پہنچانے کیلئے جامع منصوبہ بندی کی ضرورت اور اہمیت کا احساس دلاتے ہوئے عملی اقدامات کیلئے تجاویز طلب کیں۔ حنیف رامے نے اس بات کا اظہار بھی کیا کہ وارث شاہؒ کے طرح بابا فریدؒ، بلھے شاہؒ، خواجہ غلام فریدؒ، سلطان باہوؒ اور شاہ حسینؒ کے مزارات کی تعمیر اور ان کا تہذیبی و ثقافتی مراکز کے طور پر کردار معاشرے میں متعین کرنا ضروری ہے۔ اس مقصد کیلئے وزیر اعلیٰ پنجاب نے بی اے قریشی چیئرمین میوزیم و سابق چیف سیکرٹری پنجاب کی سربراہی میں ایک کمیٹی تشکیل دی جس کے اراکین میں ڈاکٹر محمد باقر، ڈاکٹر عبداللہ چغتائی، خان ولی اللہ خان، منو بھائی، نجم حسین سید، شفقت تنویر مرزا، فتح محمد ملک جیسی نابغہ روزگار شخصیات شامل تھیں۔ حنیف رامے نے وارث شاہؒ کمپلیکس میں ایک لائبریری کہ جس میں وارث شاہؒ اور اس کے بارے میں کیے جانے والے تحقیقی کام کو محفوظ رکھنے کا اہتمام کیا جانا تھا اور ہیر خوانی کیلئے ایک آڈیٹوریم کی تعمیر کو بھی منصوبہ میں شامل کیا اور جھنگ میں موجود ہیر کے مزار کی تعمیر و توسیع کے منصوبے کا اعلان بھی کیا۔ وارث شاہؒ کے جدی پشتی گھر کو ایک میوزیم کی شکل دینے کے احکامات بھی جاری کیے۔ ان تمام کاموں کو عملی جامہ پہنانے اور تکنیکی امور کی معاونت کیلئے ایک تین رکنی ذیلی کمیٹی کے قیام کا فیصلہ بھی کیا گیا جس کے اراکین میں بی اے قریشی، ولی اللہ خان اور اس وقت کے ڈائریکٹر تعلقات عامہ شامل تھے۔ اس کمیٹی کا نام "وارث شاہؒ میموریل کمیٹی" رکھا گیا۔

وارث شاہ میموریل کمیٹی کے اجلاس حنیف رامے کی صدارت میں انعقاد پذیر ہوتے رہے۔ ابتدائی نقشہ جات کی تیاری کے دوان میں سوچا گیا کہ وارث شاہؒ کی قبر پر حضرت سلیم چشتیؒ کے مزار، ہمایوں کے مقبرے یا پھر تاج محل جیسی شاندار عمارت تعمیر کی جائے۔ مغلوں کی تعمیری روایت، مقامی کلچر اور لوگوں کی ضروریات کو مدنظر رکھتے ہوئے ایک روایتی عمارت کی تعمیر کا فیصلہ کیا گیا کہ مزار کو ہشت پہلو ہونا چاہئے، اس کے چاروں اطراف ایک کشادہ برآمدہ ہو، پھر کھلا صحن اور پھر چار دیواری اور دیگر برآمدہ جات، داخلی دروازے، تزئین و آرائش کیلئے شیشہ کاری، فریسکو اور کاشی ٹائل کا

استعمال، لینڈ اسکیپ کیلئے مناسب ڈیزائن اور پراجیکٹ کے سالانہ اخراجات کو پورا کرنے کیلئے 17 عدد دوکانات کی تعمیر کی جائے۔

وارث شاہؒ کے مزار کی تعمیر کو کم وبیش دس سال لگ گئے۔ پاکستان کی تاریخ کے یہ دس سال کئی حوالوں سے سیاسی وسماجی اور حکومتی سطح پر بہت اہمیت کے حامل رہے ہیں۔ پیپلز پارٹی کی حکومت بدلی، جنرل ضیاالحق کا عہد شروع ہوا۔ حکومت بدلتے ہی تہذیب وثقافت کے متعلق حکمرانوں کی سوچ بدل گئی۔ وہ فنڈ جو مزار کی تعمیر کیلئے مہیا کیے جانے تھے، ان کا ایک حصّہ جنڈیالہ شیر خان کی جانب جانے والی سڑک کی تعمیر پر عسکری حکومت کی ہدایت کے مطابق خرچ کر دیا گیا۔ ترجیحات بدل گئیں، جنرل محمد ضیاء الحق نے تمام توجہ داتا دربار کمپلیکس کی تعمیر کی جانب مبذول کرتے ہوئے تہذیب وثقافت کو ایک نئی آئیڈیالوجی کے ساتھ جوڑ دیا۔ پرانی مسجد گرا کر ایک جدید جامع مسجد کی تعمیر نے پنجاب میں مزارات کے فن تعمیر، ماحول اور تہذیب وثقافت کے ساتھ تعلق کی ایک نئی شکل دریافت کی کہ جہاں مزار کو مسجد کمپلیکس کا ایک معمولی حصّہ بنا دیا گیا۔ داتا دربار کمپلیکس کی تعمیر نے خانقاہ کے عوامی ماحول کو مسجد کے مکمل اسلامی ماحول میں بدل دیا۔ جہاں عرس سے جڑی ہوئی رسومات اور تقریبات ہوتی تھیں وہاں خالصتاً اسلامی تہوار منائے جانے لگے۔ مزارات کے اس بدلے ہوئے ماحول کا ہی نتیجہ ہے کہ اب خودکش حملہ آوروں سے صوفی درگاہیں بھی محفوظ نہیں ہیں۔ جو بیج دو دہائیاں پہلے بویا گیا تھا، ہم آج تک اس کی فصل کاٹ رہے ہیں۔ ایک فصل کاٹتے ہیں، دوسری پک کر تیار ہو جاتی ہے۔ عسکری حکمرانوں کی پالیسیوں نے خودکش حملہ آوروں اور خودکش دھماکوں کا جو کلچر پیدا کیا ہے، اس کی جڑیں ختم کرنے کیلئے موجودہ حکومتیں صوفیاء کے کلام اور پیغام کو عام کرنے کیلئے سرکاری ونیم سرکاری سطح پر صوفی کونسل، صوفی امن فیسٹول، صوفی سنگیت کی محفلیں از خود کرواتی رہتی ہیں۔ اب بھی ان کا خیال ہے کہ صوفیاء کی درگاہیں ہی بین المذاہب ہم آہنگی کو فروغ دے کر امن کی ضامن بن سکتی ہیں مگر بین المذاہب ہم آہنگی کا یہ جھنڈا حکومت نے علماء اکرام اور مشائخ عظام کے ہاتھ میں تھما رکھا ہے اور دوسری طرف وہ کلاس ہے جو صوفی سنگیت کو دھویں میں گھول کر راز حیات کو پا لینا چاہتی ہے۔

(جہان پاکستان، ۳۱ جولائی ۲۰۱۳ء)

بلھے شاہؒ اساں مرنا ناہیں

ایران اور یونان کے درمیان 490 قبل مسیح ہونے والی میراتھن جنگ میں جیت کی خبر لانے والے شخص کے بارے میں کہا جاتا ہے کہ دوڑ کے آخری لمحات میں اس کا جسم مردہ ہو چکا تھا، مگر اہل یونان کو جنگ میں جیت کی خبر پہنچانے کی ایسی کمٹمنٹ تھی کہ اس شخص کا مردہ جسم دور تک بھاگتا چلا گیا۔ 1890 عیسوی سے ایسی کمٹمنٹ کیلئے خود کو تیار اور سرشار کرنے کے علامتی اظہار کے طور پر دنیا بھر میں میراتھن ریس کا اہتمام کیا جا رہا ہے۔ یہ تو ایک قدیم یونانی روایت ہے، آیئے اپنے ہاں ایسی کوئی مثال ڈھونڈتے ہیں۔

اندرون شہر لاہور کے حفاظتی دروازے عہد قدیم میں فجر کی اذان کے ساتھ کھولے اور رات عشاء کے بعد بند کر دیے جاتے تھے۔ بیرونی حملہ آوروں کا پہلا سامنا دربانوں سے ہوتا تھا۔ کئی دروازے دربانوں کی زندگی میں ہی ان کے ناموں سے منسوب ہو گئے تھے یا لوگوں نے شناخت کی سہولت کیلئے ان دروازوں کو دربانوں کے ناموں سے جوڑ دیا تھا۔ اسی حوالے سے ایک دروازہ پیر ذکیؒ کے نام سے ہے جو بعد ازاں یکی دروازہ مشہور ہو گیا۔ پیر ذکیؒ کے بارے میں روایت ہے کہ جب حملہ ہوا، آپ نے دشمن کو شہر میں داخلے سے روکنے کیلئے ایسی جوانمردی اور جانفشانی کے ساتھ اس کا مقابلہ کیا کہ آپ کا سر تن سے جدا ہو گیا مگر آپ کا دھڑ کافی دیر تک اور دور تک تیغ زنی کرتے ہوئے حملہ آوروں کو تہہ تیغ کرتا رہا۔ جنہوں نے یہ منظر اپنی آنکھوں سے دیکھا، انہوں نے آپ کے سر اور دھڑ کو وہاں وہاں دفن کر دیا جہاں جہاں یہ گرے تھے۔ یکی دروازے کے قرب میں آپ کے دو مزارات موجود ہیں جو اس واقعہ کی صداقت کیلئے ثبوت ہیں مگر ہمارے حکمرانوں نے کمٹمنٹ اور جاں نثاری کے اس مرد درویش کیلئے کبھی اہتمام نہیں کیا۔

بات بابا بلھے شاہؒ کے عرس سے شروع ہوئی تھی۔ بلھے شاہؒ نے کہا تھا ''بلھے شاہ اساں مرنا ناہیں،

گور پیا کوئی ہور"۔ مجھے یوں لگتا ہے کہ محبت، امن، عشق، انسان دوستی کا پرچار کرنے اور اپنے عہد کے بڑے مسلمات کو چیلنج کرنے والا بلّھا آج ڈھائی سو سال گزرنے کے باوجود بھی زندہ ہے۔ جس طرح وحدت الوجودی فکر کے مطابق کہ دنیا کے ہر ذرے، ہر ذی روح، چرند پرند، حجر شجر اور انسان میں اس وحدت حق کا عکس اور اس کی صفات موجود ہیں، ایسے ہی ہر شخص کہ جو سوچتا ہے، تجزیہ کرتا اور سوال اٹھاتا ہے، اس کے اندر بلھے شاہؒ کی روح اور اس کی شاعری کا پیغام سرایت کر گیا ہے۔ بلّھے شاہؒ کی زندگی میں تو کوئی اس پر ہاتھ نہ ڈال سکا، مگر واصل بحق ہونے کے بعد اس مردہ قوم نے اسے شہر کے مقامی قبرستان میں دفن کرنے کی اجازت نہ دی اور شہر سے باہر ایک ویرانے میں آپ کو دفنا دیا گیا۔ آنے والے وقت نے اس ویرانے کو ایسا آباد کیا کہ اب بلھے شاہؒ کی درگاہ کو قصور شہر کا مرکزی درجہ حاصل ہے اور قصور شہر ان کے نام کی نسبت سے پہچانا جاتا ہے۔

بیسویں صدی کے اختتام تک بلھے شاہؒ کی قبر پر برطانوی عہد میں تعمیر ہونے والا بغیر گنبد کے ایک چھوٹا سا کمرہ اور اس کمرے تک لے جاتا ہوا ایک لمبا برآمدہ موجود تھا کہ جس کی چھت کو اینٹوں کے گول ستونوں نے سنبھالا ہوا تھا۔ جنوب مشرقی کونے پر ایک قدیمی درخت اور جنوب مغربی کونے سے قدرے فاصلے پر تعمیر کردہ ایک مسجد، یہی کل تعمیرات درگاہ بلھے شاہؒ پر تھیں۔ اس سے پہلے گذشتہ صدی کی آٹھویں دہائی کے وسط میں بلھے شاہؒ کے مزار کی تعمیر نو کیلئے لاہور کے آرکیٹیکٹ ظہیر اے شیخ نے تعمیراتی ڈیزائن تیار کیا اور جس کی تعمیر کیلئے ذوالفقار علی بھٹو نے ایک لاکھ روپے بھی دیئے تھے۔ ڈیزائن کچھ یوں تھا کہ بلھے شاہؒ کی قبر درمیانی مرکزی صحن میں اور اس کے چاروں اطراف رومن عہد کی طرز کا ایمفی تھیٹر کہ جس کے اندرونی طرف چوڑے زینے زائرین کے بیٹھنے کیلئے اور بیرونی طرف دوکانات، بالکل جیسے قذافی کلچرل کمپلیکس تعمیر کیا گیا ہے۔ یہ بازاری اور روحانیت سے عاری ڈیزائن برصغیر پاک و ہند میں صوفیاء کی درگاہوں کی تعمیری روایت سے بالکل الگ تھلگ تھا جس پر قصور کے شہریوں نے شدید احتجاج کیا لہٰذا اسے تعمیر نہ کرنے دیا گیا۔ اکیسویں صدی کے آغاز میں بلھے شاہؒ کمپلیکس کے ڈیزائن کیلئے نیس پاک کی خدمات حاصل کی گئیں مگر اس ڈیزائن کے خدوخال بھی ایسے نہ تھے کہ تعمیر کیے جاتے۔ اس کے بعد اس درگاہ کے ڈیزائن کی سعادت مجھ خاکسار کے حصہ میں آئی کہ پیشہ کے اعتبار سے میں آرکیٹیکٹ ہوں۔ پہلے مسجد تعمیر ہوئی، جس کا سنگ بنیاد اس وقت کے گورنر خالد مقبول نے رکھا اور پھر مزار کی عمارت تعمیر ہوئی کہ جس کے تعمیری اخراجات اور منظوری وزیر اعظم

پاکستان میر ظفر اللہ جمالی نے دی۔

بلھے شاہؒ کی شاعری کی طرح مزار کا ڈیزائن بھی روایت سے جڑا ہوا مگر روایت کو آگے بڑھاتا ہوا ہے۔ اس کا گنبد حضرت علی ہجویریؒ یا حضرت شاہ رکن عالمؒ کے مزارات کے روایتی گنبد سے الگ تھلگ اور مختلف ہے۔ درمیان میں اونچا گنبد کہ جس کے نیچے بلھے شاہؒ کی قبر ہے اور پھر چاروں کونوں پر چار چھوٹے گنبد، یوں لگتا ہے درمیان میں بلھے شاہؒ اور ارد گرد اس کے مریدین، چیلے، عقیدت مند بوریا نشین ہیں۔ ایسی محفلیں قادری سلسلے کے صوفیاء کے ہاں عام روایت رہی ہیں۔ مزار کے ڈیزائن میں چاروں اطراف جزوی گول قوسیں استعمال کی گئی ہیں جن کی شباہت بلھے شاہؒ کی شاعری کی اہم علامت "چرخہ" سے ملتی ہے۔ مزار کی دیواروں پر بلھے شاہؒ کے منتخب اشعار اور اندرونی دیواروں و گنبد کے اندر فریسکو ورک سے تزئین و آرائش کی گئی ہے۔ چاروں اطراف برآمدہ اور پھر کشادہ صحن کہ جس کے شمال مشرقی کونے میں بلھے شاہؒ کا کلام پڑھنے والوں کیلئے ایک پلیٹ فارم تعمیر کیا گیا ہے۔ مسجد، مزار اور برآمدہ جات مکمل ہو چکے ہیں مگر داخلی دروازہ، پارکنگ، وضو و طہارت خانے کی تعمیر التوا کا شکار ہے۔ اس مقصد کیلئے ریلوے روڈ پر واقع چند کنال کا رقبہ خریدا جانا ہے۔ انہی عمارتوں نے ریلوے روڈ سے درگاہ کا منظر نامہ چھپا رکھا ہے۔ دیکھئے توسیع کی اس سعادت کیلئے کس عقیدت مند کے نام کی منظوری ہوتی ہے۔ مزار میں آپ کا جسد خاکی ہے جہاں ہندو، سکھ، مسلمان، عیسائی غرض تمام مذاہب کے لوگ حاضری کیلئے آتے ہیں۔ آپ کا پیغام شاعری کے ذریعے دنیا بھر میں زبان زد عام ہو چکا ہے۔ معانی کی وسعت کا یہ عالم ہے کہ ہر طبقہ فکر، ہر مذہب اور معاشرت، زندگی کے ہر شعبہ، تخلیق کی ہر صنف اور پیشہ کی ہر صورت سے منسلک اشخاص کو خاص اپنے لئے کچھ نہ کچھ ان اشعار میں مل جاتا ہے جیسے بلھے شاہؒ نے یہ الفاظ ان کیلئے ہی کہے ہوں۔ بلھے شاہؒ کی فکر و خیال کی شمعیں اپنے ہاتھوں میں اٹھا کر بلھے شاہؒ کے نمائندے مزاحمت، عشق، امن اور انسان دوستی پھیلانے کیلئے دنیا بھر میں پھیل چکے ہیں۔

(جہان پاکستان، ۲۸ اگست ۲۰۱۳ء)

منصوبہ بندی کے مارے ہوئے

انسان کی تعلیم اور تحقیق نے درپیش مسائل پر قابو پانے کے لیے اسے پلاننگ یا منصوبہ بندی کے حتمی حل تک پہنچایا ہے۔ ہر ترقی یافتہ ذہن تعلیم حاصل کرنے کے بعد اس نتیجے پر پہنچتا ہے کہ اگر وہ اپنی زندگی میں بہتر منصوبہ بندی کرے گا تو اس کا مستقبل محفوظ ہو جائے گا۔ اسی خیال پر یقین رکھتے ہوئے وہ اپنے بچوں کو ان کے بہتر مستقبل کے لیے اچھے اسکولوں میں پڑھاتا ہے اور اپنی سکت سے بڑھ کر، یوں کہہ لیجیے اپنا پیٹ کاٹ کر تعلیمی اداروں کی فیسیں جمع کرواتا ہے اور یہ سمجھتا ہے کہ اس نے بچوں کا مستقبل محفوظ کر دیا مگر جب یہی بچے جوان ہوتے ہیں، کچھ ڈگریاں حاصل کر پاتے ہیں، کئی درمیان میں چھوڑ جاتے ہیں۔ اچھی نوکریوں کے لیے دفتروں کے چکر کاٹتے ہیں، کچھ کو اچھی نوکریاں مل جاتی ہیں اور کئی محروم رہ جاتے ہیں۔ ان کے والدین اپنے بچوں کے بہتر مستقبل کے لیے ان کی اچھے اور مالدار گھرانوں میں بہت چھان پھٹک کرنے کے بعد شادیاں کرواتے ہیں، کچھ شادیاں کامیاب ہو جاتی ہیں، اور کچھ ناکام ہو جاتی ہیں۔ یہ تو معاملہ ہے مختلف خاندانوں کے باشعور لوگوں کا کہ جن کا خیال ہوتا ہے کہ وہ بہت زیرک ہیں اور زندگی میں وہ کچھ حاصل کر سکتے ہیں جو وہ چاہتے ہیں۔ ان کو معلوم ہوتا ہے کہ کن اداروں میں بچوں کو پڑھانا ہے تاکہ ان کے ہم جماعتوں میں اچھے اور مالدار گھرانوں کے فرزند پڑھتے ہوں۔ ان کے علم میں ہوتا ہے کہ کون سی سفارش ان کے بچوں کو اچھی نوکری دلا سکتی ہے۔ لہٰذا یہ لوگ اپنی زندگیوں میں ایک حد تک اپنی مرضی سے کامیابیاں حاصل کر سکتے ہیں۔ مگر پھر بھی جیسا یہ منصوبہ بندی کرتے ہیں ویسا ہو نہیں پاتا۔ کہتے ہیں کہ اگر کسی پیشگی منصوبہ بندی کے تحت پچاس فیصد بھی ایک پراجیکٹ اپنی تکمیل کو پہنچ جائے تو اسے ایک کامیاب پراجیکٹ یا منصوبہ کہا جا سکتا ہے اور اگر اس سے کم کامیابی ہو تو اسے بھی قابل قبول سمجھنا چاہیے۔ اس کے باوجود کئی لوگوں نے ایسے زیرک لوگوں جیسی سمجھداری سے منصوبہ بندی نہیں کی ہوتی مگر تقدیر اُن کو اُن کی توقع سے بڑھ کر کامیابی

سے نوازتی ہے اسے قسمت کہتے ہیں۔ ہمارے معاشرے کے کامیاب لوگوں کی اکثریت یہی سمجھتی ہے کہ وہ قسمت کے دھنی تھے اس لیے انہوں نے یہ منزل حاصل کی۔ یہ ایک ایسی کشمکش ہے جو ہمارے معاشرے کے دو مختلف نقطہ نظر رکھنے والوں کے درمیان جاری رہتی ہے۔ ایک ماہرِ فنِ تعمیر جب کسی خاندان کے رہنے کے لیے گھر ڈیزائن کرتا ہے وہ اس گھر کے افراد کی تعداد، ان کی پسند اور ضروریات، ان کے مستقبل کے منصوبوں کو مدِنظر رکھتے ہوئے گھر کے تمام کمرے ڈیزائن کرتا ہے۔ اگر بیٹے ہیں تو آنے والے وقتوں میں ان کی شادیاں اور خاندان کے افراد کے ساتھ مل کر رہنے کے لیے آنے والے وقتوں کی ضروریات کا خیال رکھا جاتا ہے۔ اگر بیٹیاں ہیں تو ان کی شادیوں کے پیشِ نظر آنے والے وقتوں میں ان کی رخصتی کے سبب ان کے کمروں کی تعداد اور ان کو ڈیزائن کیا جاتا ہے۔ اگر بچوں نے مستقبل میں بیرونِ ملک منتقل ہونا ہے تو اس گھر کے کمروں کی ضروریات بالکل بدل جاتی ہیں۔ گھر چونکہ پانچ دس سال کے لیے نہیں بل کہ نصف صدی کے لیے تعمیر کیے جاتے ہیں اس لیے ان پانچ دہائیوں کے دوران تیزی سے بدلتی ہوئی معاشرتی اور سماجی اقدار نے ماہرینِ فن تعمیرات کے سامنے کئی چیلنج رکھے ہیں۔ ان کے تعمیر کردہ گھر، دوسرے لفظوں میں ان کے منصوبہ جات ناکامی سے دو چار ہوئے ہیں تو اس کی وجہ ان کی صلاحیتوں کی کوتاہی نہیں بل کہ تیزی سے غیر متوقع طور پر بدلتی ہوئی صورت حال ہے جس کا اُن کو ہی نہیں، ماہرینِ معاشیات، سماجیات اور سیاسیات کو بھی اندازہ نہیں ہو پاتا۔

اب ایسا کیا کرنا چاہیے کہ ایسا کوئی بھی منصوبہ جب تیار کیا جائے تو آنے والے وقتوں میں میں پیدا ہونے والی تمام ضروریات کا خیال رکھا جا سکے۔ اس کے لیے ماہرین فزیبلٹی رپورٹ بناتے ہیں۔ اس کا طریقہ کار یہی ہے کہ جب کوئی بھی عوام الناس کے لیے منصوبہ شروع کیا جائے تو اس کو استعمال کرنے والوں کی ضروریات، عادات، طرزِ فکر، تہذیب، معاشرت اور آنے والے وقتوں میں متوقع تبدیلیوں پر پہلے سے سیر حاصل بحث کر لی جائے۔ اس کے لیے پیشہ ورانہ دیانتداری کی سخت ضرورت ہوتی ہے۔ اگر گھر بیٹھے ایسی رپورٹ تیار کر لی جائے گی تو اس کے نتائج ایسے ہی ملیں گے جیسے ہمارے ملک میں عوامی فلاح و بہبود کے لیے شروع کیے جانے والے تمام منصوبوں کے ساتھ ہوتا ہے۔ میں ایک ایسے ہی ماہر کو جانتا ہوں جس نے نیلم جہلم پراجیکٹ اور اس کے ساتھ جڑے۔ دیگر منصوبوں کی رپورٹس دفتر میں بیٹھ کر تیار کیں یہاں تک کہ ایک بار بھی وہ ان منصوبوں کی جائے وقوع پر نہیں گیا۔ اب

یہ منصوبے ناکام ہوتے ہیں، یا ان سے وہ نتائج نہیں ملتے جن کی توقع ہے تو اس میں کوئی حیرت نہیں ہونا چاہیے۔ ایسی فزیبلٹی رپورٹس عام طور پر پروٹو ٹائپ ہوتی ہیں۔ ایک رپورٹ سے دوسری رپورٹ کا جنم معمولی تبدیلیوں کے بعد ہوتا ہے۔ ان تبدیلیوں میں اہم تبدیلی منصوبہ کا نام ہوتا ہے یا پھر کچھ ٹیکنیکل ڈیٹا تبدیل کر دیا جاتا ہے۔ یہی وجہ ہے کہ ان رپورٹس کے ساتھ حسب منشا پراجیکٹ کو قابلِ عمل اور ناقابلِ عمل قرار دینے میں بال برابر فرق ہی ہوتا ہے۔

اس ساری گفتگو کے ثبوت کے لیے میں آپ کو فیروز پور روڈ کے اس منصوبہ میں شامل کرنا چاہتا ہوں جو آج بھی تبدیلیوں سے ہم کنار ہو رہا ہے۔ گذشتہ دو دہائیوں سے کم از کم میری آنکھوں کے سامنے اس سڑک پر خوب تجربات ہو رہے ہیں۔ وجہ صرف یہ تھی کہ آج سے بیس پچیس سال پہلے تیار کی گئی ٹریفک لوڈ کی فزیبلٹی رپورٹ نے یہ ثابت کیا تھا کہ لاہور کی جانب آنی والی تمام سڑکوں میں سب سے زیادہ ٹریفک لوڈ قصور۔ لاہور کو ملانے والی فیروز پور روڈ پر ہوتا ہے اور اگر اس کی بہتری کے لیے کوئی منصوبہ شروع کر لیا جائے تو لاہور کی ٹریفک کے آدھے مسائل پر قابو پایا جا سکتا ہے۔ تو جناب گزشتہ بیس سالوں میں اس فیروز پور روڈ پر کیا تجربہ ہے جو نہیں کیا گیا۔ کبھی فٹ پاتھ بنایا گیا، کبھی ختم کر دیا گیا، کبھی سروس روڈ بنائی گئی کبھی ختم کر دی گئی، کبھی درمیان میں کم اور کبھی چوڑی دیوار بنائی گئی۔ کبھی روڈ لائنس لگائی گئیں، کبھی ہٹائی گئیں۔ اس سلسلے میں سب سے زیادہ تجربات یوٹرن (U-Turn) پر ہوئے۔ کہاں یوٹرن ہونا چاہیے کہاں نہیں، اس کے بارے میں ڈیزائن کرتے ہوئے بھی سوچا گیا اور پھر جب اس ڈیزائن کے مطابق موقع پر سڑک، فٹ پاتھ اور سروس روڈ تعمیر کر دی گئی تب بھی تبدیلیاں کی گئیں۔ دو باتیں جو نہایت اہم تھیں، ایک یہ کہ کتنی انواع واقسام کی ٹریفک اس سڑک پر رواں دواں رہتی ہے اور دوسرا یہاں کی ضرورت کے مطابق کہاں کہاں پارکنگ کے لیے جگہ مختص کرنا ہوگی، یہ باتیں منصوبہ بندی کرنے والوں کی کبھی ترجیحات میں نہیں رہیں۔ آج سے پندرہ سال پہلے ایک لیکچر کے دوران کراچی سے تشریف لائے ماہرفن تعمیر عارف حسن نے یہ بات کہی تھی کہ جب آپ ایک یوٹرن ختم کرتے ہیں کہ وہاں ٹریفک کا مسئلہ حل ہو جائے تو دراصل آپ اگلے چوک یا یوٹرن پر ٹریفک لوڈ بڑھا دیتے ہیں۔ کینال روڈ اور مزنگ چوک کے درمیانی حصے میں پچھلے دو سالوں میں کتنی بار یوٹرن کی پوزیشن اور اس کا ڈیزائن تبدیل ہوا، کیا اس بات کا کوئی حساب رکھنے والا ہے؟ اور ان موقع پر ہونے والی تبدیلیوں سے جو ان دنوں عوام کو تکلیف ہوئی، وہ تو ایک جانب رکھیے کہ ان منصوبہ بندوں کی

ترجیحات میں ایسی کوئی بات کبھی نہیں رہی، صرف ان مالی نقصانات کا ہی اندازہ لگا لیجیے جن سے ملک کو گزرنا پڑا۔ گجومتہ سے شاہدرہ تک میٹرو بس کے لیے جو پل بنایا گیا اس سے فیروز پور روڈ پر سے گزرنے والی ٹریفک کے لوڈ پر کتنا مثبت فرق پڑا، کیا اس کے بارے میں سوچنے اور معلوم کرنے کی ضرورت ہے؟ ہم میٹرو کی مخالفت نہیں کر رہے، ایسی سہولیات عوام کو دینا حکومتوں کے لیے باعثِ افتخار ہوتا ہے مگر اس کے ساتھ یہ بھی سوچنا چاہیے کہ مسئلہ ابھی جوں کا توں پڑا ہے۔ سگنل فری اور یوٹرن فری فیروز پور روڈ کو بنانے کا خواب اپنی جگہ مگر کیا دن کے اوقات میں فیروز پور روڈ پر ٹریفک کا بہاؤ اور اس کی رفتار یہی ہونا چاہیے تھی جو اس وقت ہے؟ اگر ہمارے منصوبہ بندی کرنے اور فزیبلٹی تیار کرنے والے ماہرین اپنے دفتروں سے باہر نکل کر عملی مظاہرہ دیکھ سکیں تو شاید ان کو کچھ اندازہ ہو کہ انہوں نے کیا قوم کو دیا اور قوم کی ان سے کیا توقعات تھیں۔

(نئی بات، ۲۶ مئی ۲۰۱۵ء)

پیرس تا لاہور۔۔۔ براستہ استنبول

یہ 1848ء کی بات ہے جب لوئس نپولین بونا پارٹ III(1808-1873ء)75 فیصد ووٹ حاصل کر کے فرانس کا باضابطہ صدر منتخب ہوا۔ اس وقوعے سے چند سال قبل پیرس کی ساڑھے چھ لاکھ آبادی میں سے بیس ہزار لوگ وبائی امراض کے باعث مر گئے۔ پیرس کی صفائی ستھرائی کی صورتحال انتہائی خراب تھی، سانس لینے کے لئے صاف اور تازہ ہوا نہیں تھی۔ ٹیڑھی میڑھی سڑکوں پر کئی کئی گھنٹے ٹریفک معطل رہتی، شہر خوبصورت اور ماڈرن نہیں تھا، پرانی طرز کی گلیاں، پرانے طرز کی عمارات، پیرس شہر میں مسائل ہی مسائل تھے۔ نپولین بونا پارٹ نے لندن کا دورہ کیا وہاں کشادہ قائمۃ الزاویہ سڑکیں ایک دوسرے کو کاٹتی ہوئی، سڑکوں کے نیچے وسیع سیوریج سسٹم، عمارتوں کا خوبصورت فن تعمیر، ایک سلیقے اور قرینے سے دکھائی دینے والا لندن شہر کا منظر نامہ۔۔ نپولین بونا پارٹ تو انتہائی مرعوب ہو گیا۔ اس کے دل میں شدید احساس پیدا ہوا، کاش میرا پیرس بھی ایسا ہو جائے۔ جوں جوں پیرس کا واپسی کا سفر ختم ہو رہا تھا نپولین کے دل میں پیرس کی تقدیر بدلنے کا احساس قوی تر ہو رہا تھا مگر اپنے خیال کو عملی شکل دینے کے لئے اس کو کسی ایسی شخصیت کی ضرورت تھی جو فنی حوالے سے اس کے خواب کو تعبیر دے سکے۔ نپولین نے جارج ہاسمین (Haussmann) کو ڈھونڈھ لیا۔ ہاسمین نے لاء اور موسیقی میں باقاعدہ تعلیم حاصل کی، بعد ازاں سول سروس میں شمولیت کر لی اور پارکس اینڈ ہارٹیکلچر اتھارٹی (PHA) کی طرز پر شہر کی تزئین و آرائش اور لینڈ اسکیپ سے کام کا آغاز کیا۔ وہ بلا کا ذہین، توانا شخصیت کا مالک، زندگی میں کچھ کر گزرنے کی شدید خواہش سے سرشار تھا۔ جون 1853ء سے پیرس شہر کی تاریخ کے ایک نئے دور کا آغاز ہوا۔ ساڑھے چھ لاکھ کی آبادی والے شہر کے بیس ہزار گھر گرا دیئے گئے اور چالیس ہزار نئے گھر تعمیر کیے گئے۔ 45 فٹ چوڑی سڑکوں کی دونوں اطراف عمارتیں گرا کر 100 فٹ چوڑا کر کے بلیوارڈ کی شکل دی گئی۔ سڑکوں کے دونوں اطراف درخت لگائے گئے،

پھول کھلائے گئے۔ مشرق سے مغرب اور شمال تا جنوب بلیوارڈ کی تعمیر نے شہر کو چار سے زائد حصوں میں تقسیم کر دیا۔ شہر کو نئی پہچان دینے کے لئے چوک اور اسکوائر بنا کر ان میں یادگاریں تعمیر کر دی گئیں۔ عوامی سہولیات کے لئے سیور لائن اور واٹر سپلائی کی فراہمی کو یقینی بنایا گیا۔ 600 کلومیٹر لمبی مین واٹر سپلائی پائپ لائن بچھائی گئی۔ پارک بنائے گئے۔ بل کھاتی ہوئی سڑکوں کو سیدھا کر دیا گیا۔ وہ شہر جو کئی صدیوں سے لوگوں کی سال بہ سال بدلتی اور بڑھتی ضرورتوں کے ساتھ تشکیل پاتا رہا، اس کا تشخص تبدیل کر کے ایک جدید شہر بنا دیا گیا۔ جو عمارتیں گرنے سے بچ گئی تھیں ان کے ظاہری خدوخال اور ہیئت میں تبدیلی کر کے یکسانیت لائی گئی۔ اس سارے کام میں اس زمانے میں ڈھائی ارب فرانک خرچ ہوئے۔

یہ تمام تبدیلیوں کا جواز فراہم کرنے کے لئے نپولین نے عوام کو دو نعرے دیئے۔ پہلا نعرہ یہ تھا کہ "ہوا کے چلنے اور شہریوں کے گزرنے کے لئے کھلی جگہ فراہم کی جانا ضروری ہے" اور دوسرا ڈائیلاگ "یہ تمام تبدیلی مفاد عامہ کے لئے ناگزیر ہے"۔ نپولین ایک طاقتور حکمران تھا جو عوامی مزاحمت کو کچل دینے کی طاقت اور صلاحیت رکھتا تھا اور دوسرا نپولین کو جارج ہاسمین پر اپنی ذات جتنا اعتماد تھا۔ صدیوں پرانے پیرس شہر کی شکل و صورت کم و بیش بیس سالوں میں تبدیل ہو گئی، عمارتوں کی نئی جمالیات نے جنم لیا۔ بیس سال تک پیرس شہر میں لوگوں کے کاروبار بری طرح متاثر رہے۔ بڑی بڑی فرمیں اور ان کے کاروبار تباہ ہو گئے، لوگ کنگال ہو گئے، خسارے کا شکار ہونے والے بہت سی ذہنی و نفسیاتی بیماریوں میں مبتلا ہو گئے مگر ایک آمر کے سامنے کسی کو سر اٹھانے کی ہمت نہ تھی۔ بعد ازاں کئی دہائیوں تک شہر میں ان لائی جانے والی تبدیلیوں اور ان کے اثرات کے بارے میں تحقیقی مضامین چھپتے رہے۔ شہری آبادی و منصوبہ بندی کے طالب علموں کو پیرس میں لائی جانے والی ان تبدیلیوں کے بارے میں ضرور پڑھایا جاتا ہے۔ گویا شہری منصوبہ بندی میں اس سرگرمی کو تاریخی حیثیت مل گئی ہے۔ محققین اور مخالفین نے ان ترقیاتی اقدامات، انداز فکر اور شہر کی معیشت اور معاشرت پر پڑنے والے ان اثرات پر بے شمار کتب، مضامین اور مقالے تحریر کیے ہیں جو اپنے اندر فکر و دانش اور حکمت کی بے شمار باتیں سمیٹے ہوئے ہیں۔

سیاسی مخالفین، لینڈ مافیا اور ڈویلپرز نے ان اقدامات کو کبھی نہیں سراہا۔ وہ ان بیس سالوں میں ہاسمین کی کمائی ہوئی دولت پر شدید تنقید کرتے رہے۔ ان ترقیاتی کاموں کے اخراجات کی فراہمی

کے لئے نپولین نے پہلے دو مرتبہ قرضہ لیا اور پھر ''پیرس ورکس فنڈ'' قائم کر کے بانڈز فروخت کیے۔ ہاسمین کو ''بے رحمی سے امیرانہ انداز میں خرچ کرنے والا'' اور ''نہایت نااہل سوک پلانر'' کے خطابات سے نوازا گیا۔ سیاسی مخالفین نے سڑکوں کو سیدھا اور کشادہ کرنے کا جواز یہ تراشا کہ نپولین نے دراصل اپنی حکومت کے خلاف عوامی مزاحمت کو کچلنے اور ان پر گولیاں اور لاٹھیاں برسانے کے لئے سڑکوں کے اس انداز کو شہر میں متعارف کروایا۔ ان بیس برسوں میں کاروبار کی تباہی کے سبب جب لوگ اور ان کی تجارتی و کاروباری فرمیں خسارہ کا شکار ہو گئیں تو لوگوں نے نپولین کو تو کچھ نہ کہا، ہاسمین کو شدید تنقید کا نشانہ بنایا اور بالآخر مجبور ہو کر نپولین نے ہاسمین سے 5 جنوری 1870ء کو زبردستی استعفیٰ لے لیا۔ ایک کیک کی طرح شہر کی عمارتوں کو کاٹ کر بڑے بڑے بلیوارڈ بنانے والے ہاسمین نے نپولین کے ایماء پر شہر کو نئی جمالیات عطا کی۔ مگر اس کے لئے پیرس کے رہنے والوں کو مالی، سماجی، سیاسی، تاریخی اور معاشی سطح پر بہت قربانیاں دینا پڑیں۔ گویا ایک پوری نسل جوانی سے قبل ہی بڑھاپے میں ڈھل گئی۔

پنجاب کے خادم اعلیٰ لاہور کو پیرس نہیں استنبول بنانے کے درپے ہیں۔ وہ بھی زمانہ جلاوطنی میں لندن میں رہے ہیں۔ لندن کی طلسماتی فضاء، جدید ترین شہری سہولتیں، اعلیٰ طرز تعمیر، ٹریفک کی روانی کے سلیقے اور سجاؤ نے انہیں بھی اپنی گرفت میں لیا ہو گا۔ انہوں نے خادم اعلیٰ بننے کے بعد PLDC قائم کر کے'' آشیانہ ہاؤسنگ اسکیم'' کے تحت عام آدمی کو رہائشی سہولتیں اور میٹرو بس سروس کو ریکارڈ مدت میں مکمل کر کے عام آدمی کو سفری سہولتیں فراہم کرنے کے منصوبہ کو پایہ تکمیل تک پہنچایا ہے۔ اس سے پہلے وہ عام آدمی کے لئے سستی روٹی کے منصوبہ پر اربوں روپیہ خرچ کر چکے ہیں۔ وہ پبلک ٹرانسپورٹ اسکیم کے تحت ٹیکسیاں اور کسانوں کو ٹریکٹر فراہم کر چکے ہیں۔ مگر اس کے لئے انہیں پیرس ورکس فنڈ کی طرح بانڈ جاری نہیں کرنے پڑے بلکہ صوبہ کے ترقیاتی بجٹ سے ہی یہ رقم فراہم کر دی گئی ہے۔ سالڈ ویسٹ مینجمنٹ (کوڑا کرکٹ) کے لئے ایک ترک کمپنی کو ٹھیکہ دیا گیا ہے تا کہ لاہور شہر کو صاف ستھرا رکھا جا سکے۔ فیروز پور روڈ پر لوگوں کے کاروبار تباہ ہو گئے مگر خادم اعلیٰ کا نعرہ'' تکلیف کے بعد آرام'' لوگوں کو دلاسا دلائے ہوئے ہے۔ ان کے مالیاتی مشیر یہ بھی دعویٰ کرتے ہیں کہ ساڑھے چار سالوں میں یہ رقم واپس وصول ہو جائے گی، کیسے؟ اس کے بارے میں مکمل خاموشی ہے مگر سوال اپنی جگہ ہے، کیا ٹرانسپورٹ کے مسائل حل ہو گئے؟ کیا کلمہ چوک، راوی چوک، آزادی

چوک، مزنگ، لوئر مال روڈ اور مسلم ٹاؤن موڑ پر ٹریفک تسلسل اور روانی سے چل رہی ہے؟ تین تین منزلہ فلائی اوور، انڈر پاس بنانے کے باوجود لوگ گھنٹوں ٹریفک میں پھنسے رہنے کے سبب پٹرول کی شکل میں جو اپنا خون جلا رہے ہیں، اس انفرادی اور قومی خسارے سے کیا نجات مل جائے گی؟ ٹریفک کا یہ دیوہیکل جن کیا واقعی خادم اعلیٰ نے ایک بوتل میں بند کر دیا ہے۔ اس کا جواب اگلے چند دنوں میں ہم سب کو خود ہی مل جائے گا۔ اس کا عملی مظاہرہ دیکھنے کے لئے ہمیں ایک عام آدمی کی طرح فیروز پور روڈ پر واقع کلمہ چوک اور مسلم ٹاؤن موڑ تک جانا ہوگا۔

(جہان پاکستان، ۲۰ فروری ۲۰۱۳ء)

ماڈل ٹاؤن سے ریور راوی زون تک

گزشتہ چند دہائیوں سے فطرت اور اس کی خوبصورتیوں کو محفوظ کرنے کیلئے دنیا بھر میں تحریک چل رہی ہے۔ اس تحریک کی جڑیں بیسویں صدی کے ابتدائی عشرے سے پھوٹیں کہ جب انگلینڈ میں گارڈن سٹی موومنٹ کا آغاز ہوا، جہاں صنعتوں اور کارخانوں کے سبب آلودگی کو انسانی صحت کیلئے مضر قرار دیا گیا۔ کارخانوں وفیکٹریوں میں کام کرنے والوں کی صحت کیلئے کلینک اور رہائش کیلئے کالونیاں بنائی گئیں، پارک اور باغات کیلئے جگہیں مختص کی گئیں۔ یہیں سے گارڈن سٹی موومنٹ کا آغاز ہوا اور دنیا بھر میں اس کے اثرات پہنچے۔ بڑے شہروں میں مین بلیوارڈ کو متعارف کروایا گیا کہ جہاں بڑی سڑکوں کے درمیان اور اطراف میں درخت لگا کر فضائی آلودگی میں کمی اور زیادہ آکسیجن کی فراہمی کا اہتمام کیا گیا۔ اس تحریک کے اثرات انگریزی عہد حکومت میں لاہور تک بھی پہنچے۔ لاہور کا ایک مقامی نوجوان دیوان کھیم چند جو انگلینڈ میں قانون کی ڈگری لینے گیا تھا، واپس آیا اور اس نے ماڈل ٹاؤن کی بنیاد رکھی۔ 1909ء میں ماڈل ٹاؤن کی تشکیل کیلئے دیوان کھیم چند اور رائے بہادر ڈبلیو سی چوپڑا، ایگزیکٹو انجینئر گوجرانولہ کا انتخاب راوی کے پار، شاہدرہ سے پرے جی ٹی روڈ کے کنارے سیٹھ سخی شاہ کا ملکیتی ایک ہزار ایکڑ کا رقبہ تھا مگر راوی کے بدلتے ہوئے رخ کو تاریخ کے تناظر میں سامنے رکھتے ہوئے، آمدہ سیلاب کے ممکنہ خطرات کے پیش نظر اس تجویز کو پذیرائی نہ مل سکی۔ لہٰذا جنوب مشرقی جانب قدرے فاصلے پر کنٹونمنٹ کے بغل میں میسر زرعی رقبے "رکھ کوٹ لکھپت" کے گھنے جنگل کو زیادہ مناسب سمجھا گیا جو محکمہ جنگلات کی ملکیت تھا۔ بقول پرویز وندل، کھیم چند نے جب سر گنگا رام کے ساتھ اس رقبے کو دیکھا تو گنگا رام نے برجستہ کہا کہ میں تو پہلی نظر میں ہی اس رقبہ کی محبت میں گرفتار ہو گیا ہوں۔ اس سے پہلے مغلوں نے بھی شاہدرہ کو بسانے اور یہاں نور جہاں اور جہانگیر کے مقابر تعمیر کر کے شہر کی تعمیر و توسیع کا رخ بدلنے کی کوشش کی تھی۔ اگرچہ مغلوں کے وسطی ایشیائی ملکوں سے تعلق اور آمد و رفت ہی اہم سبب

تھا اور مغلیہ عہد میں لاہور کی توسیع یا تو دہلی کی جانب، یعنی شالامار باغ اور درمیانی آبادیوں کی جانب ہوئی یا پھر ان کا رابطہ وسط ایشیاء سے تھا۔ شیر شاہ سوری نے جی ٹی روڈ اسی لئے تعمیر کروائی تھی مگر پاکستان بننے کے بعد ہندوستان سے جنگ کے خطرہ کے سبب کئی دہائیوں تک شالامار باغ یا اس سے آگے مشرقی جانب توسیع نہ ہو سکی اور سیلاب کے تسلسل سے آنے کے سبب ہمارے حکمرانوں کی توجہ شہر کی توسیع کیلئے شاہدرہ کی جانب مبذول نہ ہو سکی۔ مجوزہ ماڈل ٹاؤن کی رہائش گاہیں مقامی صاحب ثروت لوگوں کیلئے تھیں جو اعلیٰ معیار زندگی کے خواہاں تھے۔ اس کے پیچھے یہ وجہ بھی رہی ہو گی کہ اس وقت میو گارڈن اور جی او آر (GOR) جیسی سرسبز بستیاں سرکاری آفیسران کیلئے بسائی جا چکی تھیں جہاں انگریز رہائش پذیر تھے۔ اسی طرح لاہور چھاؤنی کے ایریا میں بھی انگریز آفیسران کیلئے بڑی بڑی کوٹھیاں تعمیر کی گئیں، نہروں کے کنارے ڈاک بنگلہ بھی یہاں کے گرم موسم اور صحت مند رہائشی سہولتوں کے سبب پنجاب بھر میں متعارف کروایا گیا۔ ماڈل ٹاؤن میں کاروباری مقامی لوگوں کیلئے کشادہ رقبہ پر مشتمل رہائشی پلاٹ بنائے گئے۔ مربع قطع اراضی پر مشتمل ماڈل ٹاؤن کے مرکزی حصے میں ایک بہت بڑا گول سبز پارک ڈیزائن کا اہم حصہ تھا۔ سب گھروں کیلئے چھوٹے پارک، علاوہ ازیں پانی، بجلی، سیوریج کا لاہور میونسپل کارپوریشن کے انتظامی کنٹرول سے الگ انتظام کیا گیا۔

پاکستان بننے کے بعد ایک دو دہائیوں تک تو ہاؤسنگ سیکٹر کی طرف توجہ نہیں دی گئی مگر 70-1965 کے پانچ سالہ منصوبہ میں گریٹر لاہور کا منصوبہ بنایا گیا اس میں علامہ اقبال ٹاؤن، جوہر ٹاؤن، ٹاؤن شپ اور ملک کے دیگر شہروں میں سیٹلائیٹ ٹاؤن تجویز کیے گئے۔ اب اگر یہ تمام سرگرمی طے شدہ منصوبے کے تحت انجام پذیر ہوتی تو نتائج مختلف ہونا تھے۔ ایوب خان کی عسکری آمریت کے خلاف جمہوریت پسندوں کی آوازیں بلند ہونا شروع ہو گئیں۔ تحریک نے اتنا زور پکڑا کہ عنان اقتدار جمہوری منتخب شدہ عوامی رہنما ذوالفقار علی بھٹو کے ہاتھ آ گئی۔ اس وقت تک لاہور کی توسیع کا منصوبہ کاغذات میں مکمل ہو چکا تھا مگر کسی حکومتی پلیٹ فارم سے اس کی باقاعدہ منظوری نہ ہوئی تھی۔ آٹھویں دہائی کے ابتدائی سالوں میں پنجاب اسمبلی سے اس منصوبہ کی منظوری کیلئے عوام کے منتخب نمائندگان کے سامنے پیش کر دیا گیا۔ شہر پھیلتا ہوا ایک جانب اگر رائیونڈ تک چلا گیا تو دوسری جانب قصور کی سمت آبادکاری ہوئی اور ساڑھے تین سو سے زائد کالونیاں بنائی گئیں۔ گذشتہ ایک دہائی سے لاہوریوں کی توجہ کینال روڈ پر مرکوز رہی اور اسے ہی شہر کا حسن قرار دیا گیا لہٰذا ''لاہور بچاؤ'' مہم کے

دوران بھی فوکس دراصل نہر کے کنارے لگے انگریزی عہد کے درختوں کو بچانے تک محدود رہا۔ مسلم لیگ ن کے پہلے دورِ حکومت میں بھی راوی کے کنارے راوی پارک بنانے اور چیئر لفٹ کی تنصیب کی جانب توجہ دی گئی، بعد ازاں مسلم لیگ ق نے بھی کچھ تجاویز اور نقشہ جات تیار کروائے مگر بات کسی کنارے نہ لگ سکی۔

مسلم لیگ ن کی موجودہ حکومت نے دریائے راوی کے قرب میں اب کی بار ریور راوی زون کے نام پر 700 ارب کے ترقیاتی منصوبہ کا اعلان کیا ہے جس میں عالمی سطح کے تکنیکی وفنی ماہرین دریا کے دونوں کناروں پر مختلف عمارات تعمیر کرنے کیلئے منصوبہ بندی کریں گے۔ منصوبہ کا ڈیزائن ودیگر لوازمات ترقیاتی ادارہ لاہور کی نگرانی میں 2015ء تک تیار کر لئے جائیں گے جبکہ یہ سکیم ماسٹر پلان 2035ء کے منصوبہ میں شامل کی گئی ہے۔ مغربی ممالک کے ہر بڑے اور قدیم شہر کے درمیان سے کوئی نہ کوئی دریا ضرور گزرتا ہے جو اسے فطرت کا حسن عطا کرتا ہے۔ مگر ہندوستان میں دریا کے ایک کنارے پر بستیاں بسائی جانے کی تاریخ ملتی ہے۔ دونوں کناروں پر شہر کو بسانے کا خیال مغرب سے آیا ہے۔ تاریخی تناظر میں اب کی بار کامیابی کی توقع زیادہ ہے اس لئے کہ پہلے دریائے راوی کے منہ زور سیلاب چند سالوں بعد سب کچھ بہا کر لے جاتے تھے مگر ہندوستان کے ڈیم بنانے کے بعد اوپر پہاڑوں سے اب راوی میں اتنا پانی نہیں آتا کہ وہ خود اپنی ریت کو ہی بہا کر لے جا سکے۔ حکمرانوں کو "لاہور بچاؤ مہم" کے باشعور شہریوں کی جانب سے بھی یقیناً مزاحمت کا سامنا ہوگا، سپریم کورٹ کی مداخلت اور تحفظ کے باوجود کینال روڈ کی سڑک کشادہ ہوگئی، درخت کٹ گئے اگرچہ ان کی جگہ نئے بھی لگائے گئے مگر ریور راوی زون پراجیکٹ پر عوامی ردعمل ابھی کھل کر سامنے آنا باقی ہے۔

(جہان پاکستان، ۷ نومبر ۲۰۱۳ء)

سگنل فری آزادی چوک

جدت اور روایت میں بنیادی فرق اگر دیکھا جائے تو حقیقت میں وقت کو گرفت میں لانے کا ہے۔ روایت پسندوں نے وقت کے ساتھ پنجہ آزمائی کرنے کے بجائے ہر شے کے ارتقائی عمل، ترقی کے مدارج، تبدیلیوں وغیرہ کیلئے وقت کو اپنی رو میں بہنے دیا اور وقت کے بارے میں دو نظریات کئی صدیوں تک مقبول رہے۔ ایک تو وقت کی افقی سمت حرکت کا نظریہ اور دوسرا وقت کی دائرہ میں حرکت کا تصور دنیا کے مختلف خطوں میں قابلِ پذیرائی رہا بلکہ اب بھی ہے۔ تاریخ میں عروج وزوال کو بھی وقت کے دائرے میں حرکت کے ساتھ منسوب کر دیا گیا اور اس طرح انسانی زندگی کو پیدائش تا موت اور پھر بعد از موت دوبارہ ظہور پذیر ہونے کو ہندوؤں کے ہاں اوا گون کے نظریہ سے سمجھنے کی کوشش کی گئی ہے۔ سٹیفن ہاکنگ کا تعلق برطانیہ سے ہے اور وہ اس وقت آئن سٹائن کی کرسی پر مسند نشین ہے۔ جدید فزکس پر کام کرنے والا سٹیفن ہاکنگ بیسویں صدی کا وہ نابغہ ہے جس نے اپنی کتاب A Brief History of Time میں وقت کے ان دونوں تصورات کو پہلی مرتبہ چیلنج کیا اور روزمرہ زندگی سے کئی مثالیں پیش کر کے وقت کے تصور اور زمان و مکان کے باہمی تعلق کو صدیوں سے چلے آنے والے نظریات سے الگ کر کے دیکھا۔ وقت کے افقی تصور، یعنی وقت کا ایک سیدھی لائن میں چلتے چلے جانے کے عمل کے بارے میں لکھا کہ عموماً انسان کی پیدائش سے لے کر موت تک کے وقت کو افقی سفر سے تعبیر کرتے ہوئے ارتقاء کے مختلف مراحل کو سمجھنے کی کوشش کی جاتی ہے۔ بچہ پیدائش کے وقت بہت چھوٹا ہوتا ہے، بڑا ہونے کے ساتھ وہ جسمانی وذہنی ارتقاء کی مختلف منازل طے کرتا جاتا ہے یہاں تک کہ وہ عمر کا سفر پورا کر کے قبر تک پہنچ جاتا ہے۔ وقت کی اس افقی حرکت کے بارے میں سٹیفن ہاکنگ نے لکھا ہے کہ وقت اگر آگے کی سمت رواں رہتا ہے تو ایسا بھی ہو سکتا ہے کہ کسی وقت یہ پیچھے کی جانب چل پڑے۔ ایسی صورتحال میں بوڑھے جوان ہونگے، جوان بچے بنیں گے اور بچے شیر خوار نومولود اور

پھریوں جو اس وقت آغاز ہے، وہ انجام ہوگا۔ انسانی تصور ارتقاء کے ان مراحل کو ماننے کیلئے تیار نہیں۔

بیسویں صدی کے وسط میں جدیدیت کی تحریک کے پیش نظر وقت کو اپنی مرضی اور خواہش کے مطابق چلانے کی کوشش نظر آتی ہے مگر وقت ہے کہ انسان کے ہاتھ سے پھسلتا ہی جاتا ہے۔ جس طرح زمین و آسمان اور چاند ستاروں کی حرکت اور ساکن ہونے کے بارے میں نظریات میں تبدیلیاں آتی رہیں، اسی طرح اب سمجھا جا رہا ہے کہ وقت کوئی ایسی متحرک شے نہیں ہے۔ یہ تو ہونے والے ارتقائی عمل کو سمجھنے یا جاننے کیلئے ایک Constant کی حیثیت رکھتا ہے۔ ہماری شاعری، افسانہ، فلسفیانہ مضامین، زمان و مکان کے تصورات اور باہمی تعلق کی مختلف جہات سے بھرے ہوئے ہیں۔ وقت کے اس تصور کو سمجھنے کیلئے ہمارے سائنسدان بلیک ہول (Black Hole) کے تصور پر آ کر رک سے گئے ہیں مگر ابھی تک بہت سارے سوالات کے جوابات باقی ہیں۔ ہم اپنے گرد و پیش میں ہونے والی تبدیلیوں کو سمجھنے اور جاننے کیلئے وقت کے ان تصورات سے مدد لیتے رہتے ہیں۔ شہر میں جب ٹریفک کا عفریت بے قابو ہو گیا تو انسان نے وقت کو ضائع ہونے سے بچانے کیلئے ٹریفک کے قوانین و ضوابط، سڑکیں، پل، فلائی اوور، انڈر پاس وغیرہ بنانے کا آغاز کیا اور اس کے ساتھ ٹرانسپورٹ کی مختلف اقسام کو بھی متعارف کروایا۔ میٹرو بس سسٹم، بلٹ ٹرین و دیگر ٹرانسپورٹ کی سہولیات اسی سلسلے کی کڑیاں ہیں۔ لاہور کے منتظمین بھی لاہوریوں کیلئے مختلف تجربات کرتے رہتے ہیں۔ سڑک پر یو ٹرن کا متعارف کروانا، چوک میں اشاروں کی تابعداری میں اپنی اپنی باری سے گزرنے کیلئے انتظار کرنا اور فلائی اوور کی تعمیر ایسی ہی سہولتوں کی فراہمی کا نتیجہ ہے کہ عوام الناس کے وقت کو سڑکوں پر ضائع ہونے سے بچا لیا جائے۔

پنجاب حکومت نے اس سال لاہور میں آزادی چوک کو بھی سگنل فری چوک بنانے کے منصوبہ کا آغاز کر دیا ہے۔ بادامی باغ بس ٹرمینل اور سبزی منڈی کی منتقلی، سگنل فری آزادی چوک کیلئے فلائی اوور کا قیام اور بادشاہی مسجد و قلعہ اور مینار پاکستان کے درمیان سڑک کو ختم کر کے مینار پاکستان کے وسیع و عریض پارک کو بادشاہی مسجد و قلعہ کا حصہ بنانا وغیرہ جیسے منصوبہ جات کیلئے حکومت پنجاب نے ساڑھے اربوں روپے کی کثیر رقم مختص کی ہے اس سلسلے میں برطانوی عہد کے لیڈی ولنگڈن ہسپتال کی قدیم و تاریخی عمارت کی قربانی دینے کیلئے بھی رضامندی ظاہر کی گئی ہے۔ سگنل فری آزادی چوک کے بعد مسافر شاہدرہ سے لاہور کی جانب آتے ہوئے بغیر کسی رکاوٹ کے، اشارے پر ٹھہرے بغیر تیز رفتاری سے

ساتھ، وقت ضائع کیے بغیر منزل مقصود کی جانب جا سکیں گے اور اسی طرح لاہور سے باہر جانے والے مسافر بھی ایسی سہولت کے ساتھ بغیر وقت ضائع کئے فائدہ اٹھا سکیں گے۔ اس منصوبہ کی تکمیل کیلئے آٹھ ماہ کے عرصہ کا تعین کیا گیا ہے۔ اس وقت موقع پر کام جاری ہے سڑک کے دونوں اطراف رہائشی اور کمرشل عمارتیں جو سڑک کی کشادگی کی زد میں آرہی ہیں، ان کو منہدم کیا جا رہا ہے۔ ہمیں اس لمحے کا انتظار ہے جب یہ منصوبہ مکمل ہوگا تو ہم قدرے بلندی سے مینار پاکستان، بادشاہی مسجد اور قلعہ کے ساتھ ساتھ اس کے پس منظر میں شہر قدیم لاہور کی کثیر منزلہ عمارات بھی شہر میں داخل ہوتے ہوئے دیکھ سکیں گے۔ طویل فلائی اوور کی تعمیر کے بعد کئی صدیوں بعد اس علاقے کی جمالیات اور بصری منظر نامہ ایک مرتبہ پھر تبدیل ہو جائے گا۔ پہلے یہاں سے صرف دریائے روای بہتا تھا جو شہر قدیم کی دیواروں کے ساتھ سر ٹکراتا گزرتا تھا، پھر عہد عالمگیر میں یہاں عظیم الشان بادشاہی مسجد 1673ء میں تعمیر کر دی گئی اور تین صدیوں بعد بیسویں صدی کی ساتویں دہائی میں مینار پاکستان کی تعمیر نے یہاں کے منظر نامہ کو تبدیل کر دیا اور اب یہ سگنل فری آزادی چوک کا منصوبہ اکیسویں صدی کے آغاز میں اس علاقے کو نئی جمالیات عطا کرنے جا رہا ہے۔ جدیدیت پسند جن کے ہاں وقت کا تصور تبدیل ہو چکا ہے، وہ ہر تبدیلی کو خوش آمدید کہنے کیلئے تیار ہیں مگر روایت پسند ہمیشہ ہی ایسی اچانک اور تیز رفتار تبدیلیوں کو قبول کرنے سے انکاری رہے ہیں۔ سگنل فری چوک روایت اور جدت پسندی کا خوبصورت امتزاج بننے جا رہا ہے۔ ایک طرف بادشاہی مسجد اور قلعہ عہد مغلیہ کی یادگاریں ہیں، دوسری جانب مینار پاکستان جو کہ قرارداد پاکستان کا علامتی اظہار ہے اور سگنل فری آزادی چوک اکیسویں صدی کا جدید تصور، دیکھیے آنے والا وقت منظر نامہ کو کیسی جمالیات عطا کرتا ہے۔

(جہان پاکستان، ۲ فروری ۲۰۱۴ء)

منصوبہ آزادی چوک کے چند پہلو

اس میں اب کوئی دوسری رائے نہیں ہے کہ پنجاب کے خادم اعلیٰ نہایت توانا اور متحرک شخصیت کے مالک ہیں۔ صوبہ کے تمام انتظامی اداروں کو جس طرح انہوں نے متحرک کر رکھا ہے اور جس توجہ سے وہ تمام معاملات کو ذاتی طور پر دیکھتے ہیں، آج کی پیچیدہ سیاسی و سماجی صورتحال میں جس انداز سے وہ ہر شے کو کنٹرول کئے ہوئے ہیں، اس سے ان کی زبردست انتظامی صلاحیتوں کا پتہ چلتا ہے مگر میرا آج کا موضوع لاہور شہر میں لائی جانے والی وہ تبدیلیاں ہیں، جنہوں نے حتمی طور پر تو عوام الناس کو فائدہ اور سہولت ہی پہنچانا ہے مگر آج کل گرمی کے ان مہینوں میں شہر کے مختلف حصوں میں ٹریفک کا نظام بری طرح متاثر ہے۔ قینچی کے شنگھائی فلائی اوور کا ایک حصہ ٹریفک کے لئے کھول دیا گیا ہے، جس کے سبب وہاں جزوی طور پر ٹریفک کے مسائل قدرے کم ہو گئے ہیں۔ اس طرح آزادی چوک میں سگنل فری فلائی اوور اگلے چند روز تک عوام الناس کیلئے کھل جائے گا۔ چند برس پہلے ٹھوکر نیاز بیگ کا طویل فلائی اوور تعمیر کیا گیا تھا، تب سے لے کر آج تک ملتان روڈ، کینال روڈ اور رائیونڈ روڈ سے آ کر ٹھوکر نیاز بیگ کے اس مقام اتصال تک پہنچنے والی ٹریفک کا راستہ اور سگنل کا نظام ابھی تک کامیابی سے ہمکنار نہیں ہو سکا۔ یوں تو یہ کلی طور پر ٹریفک انجینئرنگ کا معاملہ ہے اور لاہور ڈویلپمنٹ اتھارٹی کا ایک اہم جزو TEPA بھی ہے، جہاں صرف ٹریفک ماہرین ہی بیٹھتے ہیں جنہوں نے صرف لاہور کی ٹریفک انجینئرنگ کے مسائل کو ہی حل کرنا ہے مگر حیرت اس بات پر ہوتی ہے کہ تمام سوچ بچار، اعداد و شمار اور پلاننگ کے باوجود جب فلائی اوور یا انڈر پاس ٹریفک کیلئے کھولے جاتے ہیں تو غیر متوقع طور پر ان ماہرین کے خیال و خواب سے کہیں آگے بڑھ کر عملی مسائل سے عوام الناس کو دوچار ہونا پڑتا ہے۔ مثالیں تو کئی ہیں، کلمہ چوک کو ہی لے لیجئے۔ پہلے ماڈل ٹاؤن فیروز پور روڈ سے آنے والی ٹریفک کو لبرٹی کی جانب لے جانا بھول گئے، پھر ایک لمبا انڈر پاس تعمیر کر کے اس ٹریفک کو پہلے برکت مارکیٹ کے

پاس لے جا کر یوٹرن کرایا جاتا ہے اور پھر لبرٹی کی جانب رخ موڑ دیا جاتا ہے حالانکہ ماڈل ٹاؤن فیروز پور روڈ سے آتے ہوئے اگر فلائی اوور سے ایک شاخ لبرٹی کی جانب اتار دی جاتی تو فاصلہ بھی کم ہو جاتا اور فعال طریقے سے ٹریفک میں روانی بھی آ جاتی۔ اسی طرح پہلے فیروز پور روڈ پر شمع اور ایل او ایس پر دو کراسنگ دی گئیں مگر بعد ازاں وہاں کھڑی ہو جانے والی ٹریفک اتنی زیادہ ہو گئی کہ ٹریفک انجینئرنگ کے ماہرین کو وہاں سے کراسنگ ختم کر کے اب یوٹرن متعارف کروانا پڑا، جس کے سبب کمن آباد اور شمع سے آنے والی ٹریفک پہلے مزنگ کی جانب جاتی ہے، پھر یوٹرن لے کر واپس آتی ہے۔ اس کے سبب سگنل فری یوٹرن تو مل گیا ہے مگر ٹریفک کے بہاؤ میں تعطل پیدا ہوا ہے۔ اسی طرح پہلے لٹن روڈ جنازگاہ کے پاس یوٹرن دیا گیا تھا جہاں اکثر ٹریفک بلاک رہتی، اب اس مقام سے یوٹرن قدرے آگے کی جانب منتقل کر دیا گیا ہے۔ ان تبدیلیوں سے وقتی طور پر یقیناً مثبت آثار پیدا ہوئے ہیں مگر یہ عارضی حل ہیں جو ہمارے ماہرین کی ناتجربہ کاری اور ٹریفک کے بہاؤ کے اعداد و شمار سے لاعلمی کا نتیجہ ہیں۔ ہم ماڈل بناتے ہیں مگر پھر موقع پر سیکھتے ہیں، اب یوں کر لینا چاہیے، اب ایسے بہتری ہو سکتی ہے؟ آخر بنیادی وجہ کیا ہے؟ کیا ہمارے ٹیکنو کریٹس عدم اعتمادی کا شکار ہیں؟ ناتجربہ کار ہیں؟ فیصلہ کرنے والی موثر قوتیں اپنا کردار ادا کرنے میں رکاوٹ پیدا کرتی ہیں؟ یا سڑک پر لوگوں کے مزاج بدلتے رہتے ہیں۔ لوگ ان کے کیے گئے فیصلوں کو قبول کرنے سے انکاری ہو جاتے ہیں۔ جہاں تک لوگوں کے انکاری ہونے کی بات ہے، کافی حد تک درست لگتی ہے۔ عوام الناس کی سوچیں، ٹریفک سینس اور معاشرتی اقدار ٹیکنو کریٹس اور فیصلہ کرنے والی قوتوں سے بالکل الگ نظر آتی ہیں۔ سڑک پر رواں عام آدمی نے کم سے کم وقت اور کم سے کم فاصلہ طے کر کے منزل مقصود پر پہنچنے کو اپنی اولین ترجیحات میں رکھا ہوتا ہے جبکہ ماہرین طویل فاصلہ طے کرواتے ہیں تاکہ سگنل فری ٹریفک کا بہاؤ ممکن ہو سکے۔ ماہرین کم سے کم یوٹرن رکھتے ہیں جس کے سبب فاصلے میں اضافے کے ساتھ ساتھ یوٹرن یا کراسنگ پر ٹریفک کا دباؤ یکدم بڑھ جاتا ہے اور اس وجہ سے ٹریفک کا بہاؤ بے ہنگم اور اختیار سے باہر چلا جاتا ہے۔ لاہور کی سڑکوں پر فلائی اوور، انڈر پاس کی تعمیر اور سڑکوں کی کشادگی اور ٹریفک کی نوعیت میں تقسیم کے باوجود ٹریفک پولیس کی تعداد میں خاطر خواہ اضافہ ہوا ہے۔ آدھی درجن سے زائد تعداد میں ٹریفک پولیس کے نوجوان جھمگٹوں کی صورت میں کھڑے گپ شپ میں مصروف ہوتے ہیں۔ کینال روڈ، مسلم ٹاؤن موڑ پر پہلے طلباء طالبات ایف سی کالج جانے کیلئے سروس روڈ استعمال کر لیتے تھے، مگر نئے

ڈیزائن کے مطابق ہر گاڑی و موٹر سائیکل کو اب ایف سی کالج انڈر پاس کے اوپر سے ایف سی کالج جانا پڑتا ہے، جہاں ظہور الٰہی روڈ سے کالج میں ویسے ہی ٹریفک مسائل کے سبب داخلہ بند ہے۔ طلباء و طالبات بھی پریشانی کا شکار ہیں، کالج انتظامیہ کیلئے بھی مسائل ہیں، مگر ٹریفک انجینئرنگ کا یہ ماڈل عملی طور پر لاگو کیا جا چکا ہے۔ ہر روز صبح کالج آتے اور واپس جاتے طلباء و طالبات اور ان کے والدین کو اس پریشانی سے گزرنا پڑتا ہے۔

اب تذکرہ ان مجوزہ تبدیلیوں کا بھی ہو جائے جو بادشاہی مسجد، قلعہ لاہور، مینار پاکستان اور اس کے نواح میں لائی جا رہی ہیں۔ ٹیپا (TEPA) نے آزادی چوک فلائی اوور کی آڑ میں مینار پاکستان کی شمالی جانب کا وہ حصہ جہاں صدیوں سے بہنے والے بڈھا راوی دریا کا نشان ایک جھیل کی صورت میں باقی رہ گیا تھا، وہاں سے سڑک گزار دی ہے۔ جس کے سبب شمالی جانب سے مینار پاکستان تقریباً سڑک کے کنارے پر آ گیا ہے۔ بادامی باغ اور آزادی چوک والی سڑک ختم کر کے اس کے کچھ حصہ کو جھیل میں تبدیل کیا جا رہا ہے جو بادشاہی مسجد سے محض 300 فٹ کی دوری پر ہوگی۔ پارکنگ کیلئے جگہ بادامی باغ، دربار حیدر سائیںؒ یا پھر آزادی چوک کے پاس مہیا کی جا رہی ہے جہاں سے کم و بیش پانچ تا چھ سو میٹر پیدل چل کر ہی ان تاریخی عمارات تک رسائی حاصل کی جا سکے گی۔ سیکورٹی ایجنسیز نے روشنائی گیٹ بجانب فوڈ اسٹریٹ پہلے ہی بند کر رکھا ہے۔ مسجد میں نماز جمعہ، پانچ وقت اور عیدین کی نمازوں کیلئے اب یہ مسجد فعال نہیں رہے گی۔ آئے روز سفارتی وفود ان تاریخی مقامات کی سیر کیلئے آتے رہتے ہیں، ان کی گاڑیاں پیدل چلنے والے راستے سے گزر کر اقبال کے مزار تک جا سکیں گی۔ یہ تمام تبدیلیاں اور ان کے ڈیزائن میں نہ تو لاہور والڈ سٹی اتھارٹی کے ماہرین کی خدمات حاصل کی گئیں اور نہ ہی کسی ماہر فن تعمیر کی مشاورت شامل ہے۔ بنیادی آئیڈیا آغا خان کلچرل سروسز فار پاکستان والوں کا ہی تھا مگر انہیں بھی اس سرگرمی سے عملی طور پر الگ کر دیا گیا ہے۔ رہ گیا محکمہ آثار قدیمہ اور اوقاف آرگنائزیشن وہ تو پہلے ہی سرکاری محکموں کی طرح اپنا محدود کردار ادا کر رہے ہیں۔ البتہ سب کو پیچھے چھوڑ کر کے پارکس اینڈ ہارٹیکلچر اتھارٹی نے لاہور شہر کی تزئین و آرائش اور دیگر لائی جانے والی تبدیلیوں میں اپنا موثر کردار مستقل طور پر پیدا کر لیا ہے۔

(جہانِ پاکستان، ۲۱ جون ۲۰۱۴ء)

شہر کی سڑکیں ۔۔۔ کماؤ پوت

صنعتی انقلاب کی بنیاد پہیے پر ہے اور پہیہ مشین کے ساتھ ساتھ ذرائع آمدورفت میں اکائی کی حیثیت رکھتا ہے۔ ایسی اکائی کہ جس کو اگر کل سے منہا کر دیا جائے تو باقی غیر متحرک ڈھانچہ بچتا ہے جس کی کوئی حیثیت نہیں۔ بالکل ایسے ہی جیسے جسم سے رُوح نکل جائے تو جسم محض مٹی کا ڈھیر بن جاتا ہے۔ جب انسان گھوڑوں، اونٹوں اور اپنے پاؤں پر سفر کرتا تھا تب راستے راہگذر ہوتے تھے اور سمت نمائی کیلئے مسافر ستاروں سے مدد لیتے تھے۔ اسی لئے عہد قدیم کے آغاز میں فلکیات کا علم متعارف ہو گیا تھا اور ماہرین فلکیات نے خدا اور کائنات کے اسرار و رموز کے عقدے کو حل کرنے کیلئے اپنی تمام تر توجہ ستاروں پر مرکوز کر دی تھی۔ سفر اس لئے بھی راتوں کو ہوتا تھا کہ دن کی حدت کے مقابلے میں رات زیادہ پر آسائش تھی۔ وقت بدلا، راستے اور رہگذر سڑکیں بن گئیں۔ اس لئے کہ ترقی یافتہ انسان کو آمدورفت کیلئے دو یا چار پہیوں والی گاڑی اور گاڑی کو چلنے کیلئے پختہ سڑکوں کی ضرورت تھی۔ یہ سڑکیں اور گاڑیاں معیشت اور معاشرے پر اتنی غالب آ گئیں کہ شہری آبادکاری یا منصوبہ بندی کیلئے سب سے پہلے سڑکیں ہی تعمیر کی جانے لگیں۔ شہر کے حجم میں اضافہ ہوا، فاصلے بڑھے، تو شہر کے اندر ٹریفک کے ہجوم کے سبب شاہراہوں پر سے گزرنا مشکل ہوا۔ شہر کے ایک حصے سے دوسرے حصے میں جانے کیلئے بائی پاس اور رنگ روڈ کا تصور معرضِ وجود میں آیا۔ ان سڑکوں کی تعمیر و مرمت کیلئے سرکاری و پرائیویٹ سطح پر بڑے بڑے ادارے وجود میں آئے۔

ان سڑکوں کی تعمیر کے لیے حکومت ہر سال اپنے بجٹ میں کثیر رقم مختص کرتی ہے اور پھر ان سڑکوں پر رواں دواں ٹریفک سے ٹول ٹیکس اور سالانہ ٹوکن وغیرہ کی شکل میں رقم وصول کرتی رہتی ہے۔ دریا کے ہر پُل پر سے گذرتے ہوئے آپ کو ادائیگی کرنا پڑتی ہے۔ پلوں پر یہ وصولی اس لئے کی جاتی ہے کہ دریا کے ایک کنارے سے دوسرے کنارے تک جانے کا واحد راستہ پُل ہی ہوتا ہے لہذا راہِ فرار یا

بچ نکلنے کا کوئی چور دروازہ نہیں رہتا۔ شہروں کو باہم ملانے والی سڑکوں کی حد تک ٹیکسوں کی ادائیگی کو ذہن اور دل قبول کرتا رہا ہے اور اب بھی قبول کرنے کیلئے تیار ہے مگر گذشتہ چند برسوں سے یہ بات دیکھنے میں آ رہی ہے کہ شہر میں چلتی ان سڑکوں کو بھی کمائی کا ذریعہ بنا لیا گیا ہے اور ہر سال اچھی خاصی رقم اس مد میں مختلف ادارے سمیٹ لیتے ہیں۔

پہلے پہلے تو میونسپل کارپوریشن اور ڈویلپمنٹ اتھارٹی نے شہر کی سڑکوں کے کنارے پارکنگ کی جملہ سہولت فراہم کیے بغیر پارکنگ کی سالانہ نیلامی کے ذریعے ٹھیکہ جات دیئے۔ تمام بڑی سڑکوں، مارکیٹوں اور کمرشل سنٹرز کے باہر پارکنگ کی نیلامی کا سالانہ ٹھیکہ اخبار میں اشتہار دے کر کیا جاتا تھا۔ ٹھیکیدار حکومتی اداروں کو یک مشت ادائیگی کر دیتا مگر خود اس کے ہرکارے سارا سال یہ رقم لوگوں سے وصول کرتے رہتے اور خود بھی اچھی خاصی آمدن حاصل کر لیتے۔ مقابلے کا رجحان ہوا تو ٹھیکہ کی رقم بڑھ گئی اور عوام الناس سے گاڑی اور موٹر سائیکل کیلئے پارکنگ فیس ڈبل کر دی گئی۔ دنیا بھر کے ترقی یافتہ ممالک میں یہ حاصل ہونے والی رقم پارکنگ کی بہتر سہولیات، پارکنگ پلازوں کی تعمیر، سڑکوں پر پارکنگ کے نشانات، ٹریفک، ٹرانسپورٹ اور سائن بورڈ کی تیاری و تنصیب وغیرہ پر خرچ کی جاتی ہے مگر ہمارے ہاں اس رقم کو کارپوریشن کی معقول سالانہ آمدن کا حصہ سمجھ کر دیگر اخراجات کی ذیل میں ڈال دیا جاتا ہے۔ صاحبانِ اختیار کی یک رخی سوچ نے کبھی اس جانب دھیان ہی نہیں دیا۔

جب سے پنجاب میں پارکس اینڈ ہارٹیکلچر اتھارٹی (PHA) کا محکمہ وجود میں آیا ہے، باغات میں داخلہ ٹکٹ اور پارکنگ فیس اب یہ محکمہ وصول کرتا ہے اور چونکہ سڑکوں پر اور سڑکوں کے دو اطراف سبزہ، درخت و پھول لگانے کی ذمہ داری بھی پی ایچ اے کی ہے لہٰذا اب ان سڑکوں سے حاصل ہونے والی کمائی کی بھی انہوں نے نئی نئی صورتیں نکال لی ہیں۔ سڑک پر کوئی بینر یا اشتہار، بل بورڈ، سائن بورڈ، فلیکس وغیرہ ایک، دو یا زیادہ دن کیلئے لگانا ہو، اس کی اجازت پی ایچ اے سے لینا پڑتی ہے اور اس کیلئے فیس جمع کروانا پڑتی ہے۔ عدم ادائیگی کی صورت میں محکمہ کا ٹرک لئے گھومتا عملہ یہ بینر یا بورڈ فوراً اتار دیتا ہے۔ اس کام کیلئے شہر کی اہم اور بڑی شاہراہیں ہی اصل کماؤ پوت کی حیثیت رکھتی ہیں۔ یہ مال روڈ ہو، جیل روڈ، فیروز پور روڈ، مین بلیووارڈ، غرض ہر سڑک پر بینر یا فلیکس لگانے کی اپنی فیس ہے۔ گذشتہ چند برسوں سے تو سالانہ بنیاد پر ان سڑکوں پر ایڈورٹائیزنگ کیلئے مختلف پارٹیوں نے ٹھیکے لینے شروع کر دیئے ہیں۔ ہر سال جیل روڈ، مال روڈ، فیروز پور روڈ وغیرہ سال بھر کیلئے بکتی ہیں اور خاصی

معقول رقم پی ایچ اے کے اکاؤنٹ میں بغیر بینک یا پھکڑی لگائے منتقل ہو جاتی ہے۔ پی ایچ اے کے سالانہ بجٹ کا خاصا اہم حصہ یہیں سے پورا کیا جاتا ہے۔ اس لحاظ سے شہر کی یہ معروف سڑکیں کماؤ پوت کا درجہ رکھتی ہیں۔ کینال روڈ پر بہار یہ میلہ ہو یا ایم ایم عالم روڈ کی تزئین و آرائش، اس کے تمام اخراجات عوام الناس ہی کسی نہ کسی صورت میں برداشت کرتے ہیں۔ یہ روزمرہ زندگی کے لازمی ٹیکس ہیں جو علاوہ دیگر ٹیکسز کے لوگوں سے زبردستی وصول کیے جاتے ہیں۔ اب تو ویسٹ مینجمنٹ کمپنی اور لاہور ٹرانسپورٹ کمپنی، جیسے ادارے بھی پی ایچ اے کے متوازی قائم ہو گئے ہیں جو شہر کو صاف ستھرا بنانے اور خوبصورت کرنے میں خدمات سرانجام دے رہے ہیں مگر ان کی قیمت عوام الناس کی جیبوں سے ہی کسی نہ کسی صورت میں نکل رہی ہے۔

یہی جدید طرز زندگی اور سرمایہ دارانہ نظام کی بنیادیں ہیں جن کیلئے عوام الناس سے جبری وصولی کی جاتی ہے اور لوگ طوعاً و کرہاً ادائیگی کرتے رہتے ہیں۔ مغرب میں بھی معیار زندگی کو قائم رکھنے کیلئے لوگ آمدن کا 40 سے 50 فیصد تک ٹیکس کی مد میں حکومت کو خوشی ناخوشی دیتے ہیں۔ البتہ انہیں اس بات پر اعتماد ہوتا ہے کہ یہ شہری سہولتیں کہ جن سے وہ مستفید ہو رہے ہیں، ان کی فراہمی کو یقینی بنانے کیلئے ایک طرح سے ان کی شراکت داری ہے مگر ہمارے ہاں ایسا تاثر اور باہم اعتماد ابھی تک قائم نہیں ہو پایا۔ سڑکوں کے کنارے لگی پھل و سبزی کی ریڑھیوں سے کارپوریشن کا عملہ اپنی جیبیں بھرتا ہے۔ اسی طرح سڑک کے کنارے ایستادہ بجلی و ٹیلی فون کے کھمبے اور زیرِ زمین گیس و پانی کے پائپ بچھانے کے لیے، وفاقی محکمے سڑکوں کے دونوں اطراف کی سرکاری جگہ کو فی سبیل اللہ استعمال کرنا اپنا حق سمجھتے ہیں مگر یہاں فٹ پاتھوں کی تعمیر، پینے کے لیے پانی، اسٹریٹ لائٹ یا پبلک ٹیلی فون کی سہولت کی فراہمی کی ذمہ داری قبول کرنے سے انکاری ہیں۔ حکومت کو پیدل چلنے والوں کے حصے کی اس جگہ کو استعمال کرنے والے وفاقی و صوبائی محکموں کے کاندھوں پر ایسی عوامی سہولتوں کی فراہمی کی ذمہ داری بھی ڈالنا چاہیے۔

(جہان پاکستان، ۲۴ جولائی ۲۰۱۳ء)

سڑکوں کی تہذیب اور کلچر

ماہرین اس بات پر متفق ہیں کہ اگر کسی قوم کا کلچر دیکھنا ہو تو اس کو پر دیکھو کیسا رویہ اختیار کرتی ہے۔ ایک زمانہ تھا کہ جب قوموں کے کلچر، تہذیب اور تمدن کا مظاہرہ کھیل کے میدانوں اور تھیٹر میں کرداروں کے ڈائیلاگ سے کیا جاتا تھا۔ میدان میں گھڑ سواری، کشتی، دوڑ، نیزہ بازی و دیگر کھیل شہریوں کو نظم و ضبط سکھاتے، دوسروں کے ساتھ کیسے برتاؤ کرنا ہے، کیسے ردعمل ظاہر کرنا ہے، اس کی تربیت دیتے۔ اس کو ہی سپورٹس مین سپرٹ کہا گیا۔ پھر زندگی میں ایک بڑے پیمانے پر تبدیلیاں آئیں، لوگوں کی مصروفیات اور روزمرہ کے مشاغل بدل گئے۔ ٹیلی وژن، کمپیوٹر اور نیٹ و موبائل نے دن کے وقت کا ایک بڑا حصہ کھا لیا۔ چوپال کی زندگی، وارث شاہؒ کی ہیر اور میاں محمد بخشؒ کی شاعری شہری اور دیہی معاشرت کے باسیوں سے دور ہوتی چلی گئی۔ رات کی خاموشی میں بانسری کی تان گم ہو گئی۔ زندگی انفرادی اور پرائیویٹ ہوتی چلی گئی۔ اجتماعی زندگی کا شعور بتدریج کم ہوتا چلا گیا اور معاشرے میں افراد پر اس کے اثرات مرتب ہوئے۔ ایک نئی شہری زندگی تشکیل پائی۔

بقول شاعر:

شہر میں رہ کر زندگی کرنا سیکھ لیا ہے
لوگوں نے سڑکوں پر مرنا سیکھ لیا ہے

یورپ میں سڑکوں پر زندگی بہت منظم ہے۔ یہ تنظیم خود بخود نہیں آئی، وہاں کی حکومتوں نے یہ نظم و ضبط شہریوں کو سکھایا ہے۔ اس کے لیے باقاعدہ ادارے بنائے گئے جنہوں نے لوگوں کو باقاعدہ سدھایا۔ کوئی زیادہ عرصہ نہیں ہوا، نصف صدی گزری ہو گی کہ جب انگلینڈ کے بارے میں کہا جاتا تھا کہ وہاں کی پارلیمنٹ میں وزیر اعظم بننا آسان ہے اور ڈرائیونگ لائسنس حاصل کرنا مشکل ہے۔ ابھی بھی انگلینڈ میں ڈرائیونگ لائسنس کے لیے پہلے تحریری اور زبانی امتحان پاس کرنا

پڑتا ہے اس کے بعد عملی ڈرائیونگ کر کے یہ ثابت کرنا ہوتا ہے کہ آپ ڈرائیونگ کے اہل ہیں، ورنہ آپ کو ڈرائیونگ لائسنس نہیں ملتا۔ اگر ڈرائیونگ لائسنس نہ ہو تو آپ گاڑی نہیں چلا سکتے۔ ایک بار اگر ڈرائیونگ لائسنس مل جائے تو بات ختم نہیں ہو جاتی، جتنی بار آپ قانون کی خلاف ورزی کریں گے آپ کا ڈرائیونگ لائسنس پنچ ہوتا چلا جائے گا، یہاں تک کہ آپ کا لائسنس کینسل بھی ہو سکتا ہے۔ انگلینڈ میں حکومتوں اور اداروں کا اس بات پر یقین ہے کہ صرف سڑکیں اور فلائی اوور تعمیر کر دینے سے ٹریفک کے معاملات و مسائل حل نہیں ہو جاتے۔ اس کے لیے لازم ہے کہ سڑک پر قانون کو نافذ کیا جائے۔ یہی وجہ ہے کہ یورپ میں ہر چوک و چوراہے میں کیمرے لگے ہوتے ہیں۔ جوں ہی آپ ٹریفک اشارے کی خلاف ورزی کرتے ہیں، یہ کیمرے آپ کی گاڑی کا نمبر، وقت اور خلاف ورزی کا تصویری ثبوت وڈیو کی شکل میں محفوظ کر لیتے ہیں۔ ایک دن کے بعد آپ کے گھر پر یہ ثبوت مع جرمانے یا سزا کے بذریعہ ڈاک پہنچ جاتا ہے۔ مگر یہ تو تب ہی ممکن ہے کہ آپ کی گاڑی کے کاغذات پر وہی پتہ درج ہو جو آپ کا خط کتابت کا پتہ ہے۔ اس کا مطلب یہ ہے کہ سب سے پہلے گاڑیوں اور موٹر سائیکل کی رجسٹریشن کرتے وقت یہ یقین کر لیا جائے کہ یہاں دیا جانے والا ایڈریس وہی ہے جو اصل میں گھر کا ایڈریس ہے۔ اس کے لیے یوں بھی کیا جا سکتا ہے کہ رجسٹریشن کے بعد کاغذات بذریعہ ڈاک آپ کو بھجوائے جائیں۔ اس کے لیے محکمہ ڈاک کا فعال اور قابل اعتبار ہونا ضروری ہے۔

گاڑی یا موٹر سائیکل چلانے کے لیے ڈرائیونگ لائسنس کے حصول کے لیے مناسب تربیت اور ایمانداری کے ساتھ ٹیسٹ کا پاس کرنا بہت ضروری ہے۔ کچے لائسنس کا تصور ہی غلط ہے۔ یہ ایک چور دروازہ ہے کہ جہاں سے آپ بغیر کسی مشکل کے ڈرائیونگ لائسنس حاصل کر کے سڑک پر کسی کو بھی گاڑی کے نیچے دے سکتے ہیں۔ جب تک ڈرائیونگ لائسنس کے حصول کے طریقہ کار کو درست نہیں کیا جائے گا تب تک بہتری کی کوئی امید نہیں رکھنا چاہیے۔ بغیر ڈرائیونگ لائسنس کے سڑک پر گاڑی یا موٹر سائیکل چلانے کا تصور بھی نہیں ہونا چاہیے۔ پڑھے لکھے ٹریفک وارڈن مسئلے کا حل نہیں ہیں۔ اگر ایسا ہوتا تو پرویز الٰہی کی وزارت اعلیٰ کے دور سے لے کر اب تک کچھ تو بہتری آئی ہوتی۔ ٹریفک وارڈن اور موٹر سائیکل چلانے والوں کے درمیان آنکھ مچولی بعض اوقات ہاتھا پائی میں بدل جاتی ہے۔ ایسے کئی واقعات اخباروں میں رپورٹ ہوئے ہیں۔

لوگوں میں اس بات کا تیقن پیدا کرنا پڑے گا کہ اگر ٹریفک قوانین کی خلاف ورزی کرتے ہوئے چالان ہو جائے گا تو سوائے جرمانہ کی ادائیگی کے اور کوئی چور دروازہ بچت کے لیے نہیں ہو گا۔کوئی سفارش،کوئی رشتہ داری کام نہ آسکے گی خواہ مجرم کتنا ہی اثر ورسوخ والا کیوں نہ ہو۔

یہ سوال اپنی جگہ درست ہے کہ ایک ٹریفک کے ادارے کو درست کرنے سے کیا فرق پڑے گا کہ جب باقی تمام ادارے ویسے ہی قانون کی خلاف ورزیوں کے مرتکب ہو رہے ہیں۔اس کا ایک جواب تو یہ ہے،کہیں سے تو آغاز کرنا ہوگا۔ٹریفک کا شعبہ ایسا ہے کہ اس سے نتائج جلد برآمد ہونا شروع ہو جائیں گے۔شہریوں کے دلوں میں جب قانون کی حکمرانی کا احساس پیدا ہوگا تو وہ زندگی کے دوسرے شعبوں میں بھی احتیاط کرنے لگیں گے۔مگر اس سے بھی اہم کام جو اس سے پہلے کرنے والا ہے وہ سڑکوں پر لائن اور لین کی نشان دہی ہے۔اگر شہر کی سڑکوں پر رواں دواں ٹریفک کو دو بڑے حصوں میں تقسیم کر دیا جائے اور اس حساب سے سڑکوں پر چار پہیوں والی (بسیں، کاریں اور ویگنیں) اور دو پہیوں والی (موٹر سائیکل، رکشہ، چنگچی) ٹرانسپورٹ کو دو حصوں میں تقسیم کرتے ہوئے ان کے ٹریک الگ کر دیے جائیں، بے شک نشاندہی کی حد تک۔تب تو آپ کسی سے پوچھ بھی سکتے ہیں کہ آپ اپنی لین میں نہیں چل رہے یا آپ نے سڑک پر گاڑی کھڑی کر دی ہے جس کے سبب ٹریفک کی روانی میں مسئلہ پیدا ہو رہا ہے۔شہر کی بڑی اور چوڑی سڑکیں جہاں ٹریفک زیادہ ہوتی ہے ان کو بآسانی دو حصوں میں تقسیم کی جا سکتا ہے، فی الحال صرف لائن لگا کر ہی ایسا کیا جائے اور یہ جو ٹریفک وارڈن کے غول چوک میں کھڑے کارنر میٹنگ کر رہے ہوتے ہیں، ان کو فعال بنایا جائے اور اگر چار پہیوں والی ٹریفک (بسیں، ویگنیں اور گاڑیاں) دو یا تین پہیوں والی (موٹر سائیکل، رکشہ، چنگچی) ٹریفک ایک دوسرے کی لین میں گھس آئے تو اس کا سختی سے نوٹس لیا جائے۔ورنہ سڑکوں پر اگر قواعد لاگو نہ کیے گئے تو اگلے چند ماہ تک سڑکوں پر باقاعدہ خانہ جنگی شروع ہو جائے گی جس کے نتائج بہت خوف ناک نکلیں گے۔اس وقت موٹر سائیکلوں کے غول اپنی لین اور ون وے ٹریفک کی پرواہ کیے بغیر، جہاں تھوڑی بہت جگہ ملتی ہے، سڑک پر چڑھ دوڑتے ہیں۔اگر اشارے پر ٹریفک بلاک ہو تو یہ بغیر کسی خوف و خطر کے، ون وے کی خلاف ورزی کرتے ہوئے مخالف لین میں آگے بڑھتے چلے جاتے ہیں۔

اشارے پر رکیں تو گاڑیوں کے دائیں بائیں آگے پیچھے موٹر سائیکلوں کی ایسی یلغار ہوتی ہے کہ اشارہ کھلنے کے بعد کافی دیر تک یہ موٹر سائیکلیں پہلے گزرتی رہتی ہیں اس کے بعد جب گاڑیوں کے گزرنے

کے لیے سڑک سے موٹر سائیکلیں کم ہوتی ہیں تب تک اشارہ بند ہو چکا ہوتا ہے۔ یہ انتہائی اہم اور فوری توجہ طلب مسئلہ ہے۔ موٹر سائیکل سواروں کو یہ سکھانا اور اُن کو اِس کا پابند کرنا کہ وہ ہر وقت گاڑیوں کے دائیں بائیں، آگے پیچھے سے گزرتے ہوئے، بغیر اپنی لین کی پرواہ کیے آگے نہیں بڑھ سکتے۔ انہیں بھی پیچھے کھڑے ہو کر اپنی باری کا انتظار کرنا چاہیے۔ اس کلچر کے فروغ کے لیے ہمارے پاس وقت بہت کم ہے اور ایسا نہ کر کے ہم بہت بڑے خطرے کی جانب بڑھ رہے ہیں۔

(نئی بات، ۲۷ جولائی ۲۰۱۵ء)

رستے اور چورستے

نئی معاشرت میں سڑکوں نے ہماری شہری زندگیوں میں خاص اہمیت اختیار کر لی ہے۔ ایک زمانہ تھا جب یہ بات کہی جاتی تھی کہ سڑکیں اور شاہراہیں لوگوں اور شہروں کو آپس میں ملاتی ہیں۔ اور یہ بات اپنی جگہ درست بھی ہے کہ سڑکوں اور شاہراہوں کا کام اسی حد تک تھا مگر انجن کی ایجاد نے جب سڑک پر گھوڑوں اور اونٹوں کے علاوہ آٹو موبائل کو رواں دواں کر دیا تو ذرائع آمدورفت نے اہمیت اختیار کر لی۔ اس سے پہلے تک انسان نے سمندروں کو ذرائع آمدورفت کے لیے استعمال کرنا سیکھ لیا تھا یہی وجہ ہے کہ ہوا میں اڑنے والے جہازوں سے پہلے بحری جہازوں نے ذرائع مواصلات میں اولیت حاصل کی۔ ان بحری جہازوں میں ہی بیٹھ کر ایسٹ انڈیا کمپنی اور پرتگالی تاجر ہندستان میں کاروبار کی نیت سے آئے تھے اور بعد میں ہندستان پر قابض ہو گئے۔ ہوا میں اڑنے اور پانی میں چلنے والے جہازوں کے اپنے قوانین وضوابط تھے جن پر عمل درآمد لازم تھا۔ آج بھی ہوائی کمپنیوں اور بحری جہازوں کو ان پر عمل کرنا پڑتا ہے۔ سڑکوں پر چلنے والی تیز رفتار گاڑیوں کے لیے بھی دنیا بھر میں ایسے ہی قوانین و ضوابط بنائے گئے ہیں۔ سڑک پر گاڑی چلانا اگر ایک جانب آسان اور عام آدمی کے اختیار میں ہے، تو دوسری جانب حادثوں سے بچنے اور دوسروں کو بھی گزرنے کا موقع فراہم کرنے کے لیے حکومتوں نے ہر ملک میں قوانین بنا رکھے ہیں، ٹریفک کا محکمہ شہریوں کو جن پر عمل درآمد کے لیے پابند بناتا ہے۔

جب تک سڑک پر ٹریفک کا دباؤ مناسب حد تک ہوتا ہے، کوئی زیادہ مشکلات پیدا نہیں ہوتیں مگر جب سڑک پر ٹریفک لوڈ بڑھ جاتا ہے تو خاص طور پر چورستوں سے گزرنے کے لیے اپنی باری کا انتظار کرنا لازم ہوتا ہے، بصورت دیگر ٹریفک جام ہو جاتا ہے اور کوئی بھی کہیں نہیں جا سکتا اور ایک جگہ پر ہی کھڑا رہتا ہے۔ ایسی صورت حال سے شہریوں کو بچانے کے لیے پہلے پہل تو ٹریفک وارڈن چورستے میں کھڑا ٹریفک کے بہاؤ کو کنٹرول کرتا تھا مگر جدید ذہن اور ٹیکنالوجی نے اس کے نعم البدل کے طور پر

ٹریفک سگنل کا نظام متعارف کروایا۔ لال، پیلی اور ہری بتیاں اپنے طے کردہ وقفوں کے ساتھ جلتی بجھتی رہتی ہیں اور ٹریفک بغیر کسی رکاوٹ کے رواں دواں رہتی ہے۔ بعض جگہوں پر ٹریفک سگنلز کے لیے سیکنڈز والی گھڑی بھی آویزاں کر دی جاتی ہے۔ اس سے انتظار میں کھڑے لوگوں کو اندازہ ہو جاتا ہے کہ کتنے سیکنڈز کے بعد ان کے گزرنے کی باری آئے گی۔ یہ تمام سہولتیں دراصل ٹریفک کے بہاؤ کو رواں رکھنے کے لیے مہیا کی جاتی ہیں مگر ایک وقت ایسا بھی آتا ہے کہ ٹریفک کا بہاؤ اتنا زیادہ اور گاڑیاں اور موٹر سائکلیں چلانے والے ایسا رویہ اختیار کرتے ہیں کہ پہلے گزر جانے کی جلدی میں وہ ان اصولوں کی خلاف ورزی کے مرتکب ہوتے ہیں۔ اگر چہ قانون میں ایسی خلاف ورزیاں کرنے والوں کے لیے سزا مقرر ہے مگر یہ من چلے ٹریفک پولیس کے ہاتھ میں آئے بغیر یہ جا، وہ جا کے اصول کو اپنا لیتے ہیں۔ ویسے تو یہی کہا جاتا ہے کہ اگر کسی قوم کی اخلاقیات کو دیکھنا ہے تو آج کے ترقی یافتہ دور میں اس قوم کو سڑک پر دیکھنا چاہیے کہ وہ کیسا رویہ اپناتی ہے۔

لاہور آج کل ٹریفک کے مسائل کی زد میں ہے۔ ایک سال تک میٹرو بس کی سہولت کے لیے گجو متہ سے شاہدرہ تک سڑک کی تعمیر جاری رہی اور اس تمام عرصہ میں ٹریفک دیگر سڑکوں پر رواں دواں رہی جس سے ان سڑکوں پر ٹریفک لوڈ بڑھ گیا اور کئی کئی گھنٹے ٹریفک پھنسی رہتی مگر سڑکوں پر آویزاں وزیر اعلیٰ پنجاب کی جانب سے یہ سلوگن کہ سہولت کی خاطر تھوڑی مشکلات کے لیے معذرت خواہ ہیں۔ اللہ اللہ کر کے میٹرو بس کا یہ روٹ مکمل ہوا مگر عوام کو یہ جان کر بہت حیرت ہوئی کہ فیروز پور روڈ پر چلنے والی عام ٹریفک کو اِس سے کوئی سہولت حاصل نہیں ہوئی بل کہ اُن کے حصے کی سڑک استعمال کر کے ان کی سڑکوں کو اور بھی تنگ کر دیا گیا ہے اور یہ اربوں روپیہ تو میٹرو بس کے لیے خرچ کیا گیا ہے جو وقفے وقفے سے گزرتی رہتی ہے۔ وہ لوگ جو اس سے پہلے بسوں اور ویگنوں میں سفر کرتے تھے، اب وہ میٹرو بس میں ایک جگہ سے دوسری جگہ جا سکتے ہیں اور ان کا کرایہ بیس روپے اور اُن کے وقت کی بچت ہو رہی ہے۔ کبھی کسی نے یہ سوال نہیں اٹھایا کہ ان بسوں اور ویگنوں میں سفر کرنے والوں کے وقت کو بچا کر ملک اور قوم کو، یہاں تک کہ اُن کو خود کیا فائدہ مل رہا ہے اور اُن کے وقت کو بچا کے نیچے عام سڑکوں پر سفر کرنے والوں کے وقت اور پٹرول کی ضیاع کی ذمہ داری کس پر عائد ہوتی ہے؟ اگر تناسب کے اعتبار سے دیکھا جائے تو بس میں سفر کرنے والوں کی تعداد آٹے میں نمک کے برابر بھی نہیں ہے جب کہ نیچے سڑکوں پر ٹریفک کے اژدحام میں پھنسے لوگوں کی تعداد ہزاروں نہیں لاکھوں تک پہنچتی ہے اور اُن کا

وقت اور فاصلوں پر دیے گئے یوٹرن اور ٹریفک میں پھنسی گاڑیوں کے کھڑے ہونے کے سبب اگر ضائع ہونے والے پٹرول کا اندازہ لگایا جائے تو اربوں روپے کا زرمبادلہ ہر مہینے ضائع ہو جاتا ہے۔ معلوم نہیں یہ کون لوگ ہیں جو ایسے پراجیکٹس کے لیے فزیبلٹی بناتے ہیں اور ان کی ترجیحات میں کس کا فائدہ ہوتا ہے؟

اس تجربے کے سبب عوام کی رائے جانے بغیر اور موقع کے حقائق سے سراسر چشم پوشی کرتے ہوئے، ان ذہین لوگوں نے حکومتِ وقت کو اس بات پر مائل کر لیا ہے کہ اگر علی ٹاؤن سے گجر پورہ تک اورنج لائن میٹرو ٹرین چلا دی جائے تو شہر کی ٹریفک کے سارے مسائل حل ہو جائیں گے۔ اگر لاہور میں ان سڑکوں پر دن بھر ٹریفک کے اژدحام میں پھنسے لوگوں سے کسی سروے کے ذریعے معلوم کیا جاتا تو شاید اورنج لائن میٹرو ٹرین کے حق میں دس فیصد لوگ بھی ووٹ نہ ڈالتے۔ مگر اس بات کی پرواہ کون کرتا ہے کہ دو سو کھرب کے بینک قرضے کے سبب تکمیل پانے والے اس منصوبے سے عوام کو فائدہ بھی ہوگا یا نہیں؟ اور اس کے راستے میں آنے والے محفوظ آثار اور عمارات کہ جو اس ملک کی تاریخ ہیں، ان کی حفاظت کے بجائے ان کی تباہی کا کون ذمہ دار ٹھہرایا جائے گا؟

اصل حقائق کو چھپا کر میڈیا پر عوامی نمائندے لوگوں کو یہ باور کرنے میں اپنا وقت اور توانائی ہر روز ضایع کرتے ہیں کہ اگر پھانسی کا یہ پھندا آپ گلے میں ڈال لیں گے تو آپ کو درخت کی شاخ پر جھولنے میں نہ صرف ٹھنڈی ہوا میسر آئے گی بل کہ جھولا جھولنے کا مزہ بھی آئے گا اور کوئی شخص ان نمائندوں سے یہ بات پوچھنے کے لیے تیار نہیں کہ ہوا کے اس جھونکے اور جھولے کے اس مزہ سے لطف اندوز ہونے کے لیے انسان کا زندہ رہنا بھی ضروری ہوتا ہے۔ عوام زندہ رہیں یا مر جائیں، ان منصوبہ بازوں کی عقل کے مطابق، ایسی باتیں سوچنے والے عقلی اعتبار سے بہت عمومی سوچ رکھتے ہیں اور وہ نہیں چاہتے کہ عوام کو جدید ٹرانسپورٹ کی سہولیات مہیا کی جائیں۔ یہاں بھی ماڈل وہی ہے کہ صوبے کے سرکاری سکولوں کو بہتر بنانے کے بجائے ان کے متوازی دانش سکول کا ماڈل رکھ دیا جائے۔ یہ وہ سوچ ہے جس کے مطابق، اگر جسم کا ایک عضو خراب ہو جائے تو اس کا علاج کرنے کے بجائے، اسے کاٹ کر پھینکا نہ جائے بلکہ ایسے شخص کو زندہ دفن کر دیا جائے اور اس کی جگہ ایک نئے صحت مند شخص کو کھڑا کر دیا جائے۔ ترقی کا یہ ماڈل ہمیں آنے والے دنوں میں کس دلدل میں دھنسنے کے لیے چھوڑنے والا ہے، اس کے بارے میں سوچنے کی کسی کو فرصت نہیں۔ لوگ بے چارگی اور بے بسی کے عالم میں ترقی کا

یہ ماڈل اختیار کرنے پر مجبور ہیں۔ انہیں کہا جارہا ہے کہ آپ کا وقت بچانے کے لیے ہم نے کوڑے مارنے والوں کی تعداد میں کئی گنا اضافہ کردیا ہے۔ اور یہ وہ لوگ ہیں جو گھنٹوں کھڑے ہوکر پانی، بجلی، ٹیلی فون اور گیس کے بل بنکوں میں جمع کرواتے ہیں۔ ایسے بل کہ جن کی ادائیگی ہوجاتی ہے مگر گیس اور بجلی نہیں ملتی، پانی آلودہ ہے کہ جو بیماریوں کا ذریعہ ہے۔ پھر ایک وقت آتا ہے کہ فرانس کا انقلاب آتا ہے اور حکمرانوں کے منہ میں گھاس ٹھونسی جاتی ہے اور اُن کو سرِ عام چورستوں میں پھانسیاں دی جاتی ہیں، وہی چورستے جہاں آج کل ٹریفک جام رہتی ہے، جہاں گاڑیوں میں پٹرول نہیں، غریب عوام کا خون جلتا ہے مگر حکمران سمجھتے ہیں کہ ان کے خلاف سیاسی پروپیگنڈا ہورہا ہے۔

(نئی بات، یکم فروری ۲۰۱۶ء)

ٹریفک کا جن ۔۔۔ خادم اعلیٰ کی بوتل

پاکستان میں لاہور واحد شہر ہے جو گذشتہ چند برسوں سے ٹریفک کے سنگین مسائل سے دو چار ہے۔ لوگ سمجھتے ہیں چند برس قبل لیز کے تحت بینکوں نے عام لوگوں کو کار کی سہولت فراہم کر کے سڑکوں پر گاڑیوں کی تعداد میں بے پناہ اضافہ کر دیا ہے۔ انجینئرز سمجھتے ہیں سڑکیں کشادہ کرنے اور انڈر پاس، فلائی اوور تعمیر کرنے کے بعد ٹریفک کے بے لگام گھوڑے کو لگام دی جا سکتی ہے۔ دانشوروں کا نقطہ نظر بہت واضح ہے ٹریفک لائسنس اور ٹریفک سینس میں بہتری لا کر شہر کو ٹریفک کے موجودہ بحران سے باہر نکالا جا سکتا ہے۔ بیوروکریٹس جو خود کو قومی مزاج کا نبض شناس سمجھتے ہیں، ان کے خیال میں وقت کے ساتھ لوگ سڑک پر گاڑی چلانا سیکھ جائیں گے۔ خادم اعلیٰ کو اس بات کا کامل یقین ہے کہ اس کے پاس ہر مسئلے کے حل کیلئے جادوئی چراغ ہے، بس رگڑنے کی دیر ہے، مسئلہ حل ہو جائے گا۔ حقیقی صورتحال یہ ہے کہ شہر کے ہنگاموں کو فعال رکھنے کے لئے کسی ایک ادارے کو دوسرے ادارے پر، کسی ایک فرد کو دوسرے فرد پر، ٹیکنوکریٹ کو بیوروکریٹ پر، بیوروکریٹ کو سیاستدان پر، سیاستدانوں کو قانون وضابطے لاگو کرنے والے اداروں پر یقین اور اعتماد نہیں ہے لہٰذا ہر شخص اور ہر ادارہ اپنی جگہ متفکر ہے اور شہر کو درپیش ہر مسئلے کیلئے اپنی عقل اور سمجھ کے مطابق حل تیار کر کے بیٹھا ہوا ہے۔ گویا شہر لاہور صاحب اختیار اور صاحب اقتدار لوگوں کے نت نئے تجربات کیلئے تجربہ گاہ بنا ہوا ہے۔ امکانات کی اس دنیا میں بسنے والے ہر مرتبہ پہلے سے زیادہ پیچیدہ صورت حال کا شکار ہو جاتے ہیں مگر ٹریفک کا عفریت روز بروز لاہوریوں کے وقت، ذہنی سکون اور مسرتوں کو نگلتا جا رہا ہے۔ 27 کلومیٹر فیروز پور روڈ پر ایشیاء کا سب سے طویل فلائی اوور تعمیر کرنے کے باوجود اس سڑک پر ٹریفک، سواری اور ٹرانسپورٹ کے مسائل ابھی تک حل نہیں ہو پائے۔

گذشتہ پندرہ سالوں سے جب بھی ن لیگ کی حکومت آتی ہے، کمشنر لاہور کو فیروز پور روڈ کو ماڈل

روڈ بنانے کا ٹاسک دے دیا جاتا ہے۔ کبھی سڑک کے درمیان میں چوڑی دیوار یا جنگلہ لگا دیا جاتا ہے۔ درخت اور لائٹس لگا دی جاتی ہیں، کبھی دونوں اطراف سروس روڈ تعمیر کر کے تیز رفتار ٹریفک کو کم سے کم وقت میں زیادہ سے زیادہ فاصلہ طے کرنے کی ہر ممکنہ سہولت فراہم کی جاتی ہے، کبھی دوکانات کے آگے فٹ پاتھ تعمیر کر کے تجاوزات کو ختم کرنے کے منصوبہ کو عملی جامہ پہنایا جاتا ہے۔ سڑک کی کشادگی کیلئے مسجدیں اور مزار گرائے گئے ہیں۔ پیدل چلنے والوں کیلئے اوور ہیڈ پل تعمیر کیے گئے ہیں۔ دو رویہ ٹریفک کے درمیان میں قد آدم سے بلند اسٹیل کے جنگلے لگا کر پیدل سڑک پار کرنے والوں کا راستہ روکا گیا ہے۔ ایک ترقی یافتہ ملک میں جب پرائیویٹ گاڑیوں کیلئے درآمد ہونے والے پٹرول کے اخراجات کی مد میں خرچ ہونے والے ملکی زرمبادلہ کا حساب کیا گیا تو معلوم ہوا کہ اگر سڑکوں پر بس کی صورت میں پبلک ٹرانسپورٹ عوام الناس کیلئے بالکل مفت بھی کر دی جائے تو فزیبلٹی رپورٹ یہ بتاتی تھی کہ مالیاتی خسارے کے حوالے سے ملک فائدے میں رہتے ہیں اور اس کا کامیاب تجربہ اسکینڈے نیویا کے کئی شہروں میں کر کے مطلوبہ نتائج بھی حاصل کیے گئے۔ اس بات پر بھی ماہرین متفق ہیں کہ جس شہر میں ٹریفک حادثات کی شرح زیادہ ہو اُس شہر کی سڑکوں کے نیٹ ورک کا تجزیاتی مطالعہ کیا جانا چاہیے۔ بدقسمتی سے ہمارے ہاں اِس طرح کی تجزیاتی رپورٹ یا مطالعاتی رپورٹ خاطر خواہ نتائج برآمد نہیں کر سکیں اور صاحبانِ اقتدار اور اہلِ علم و دانش اس سرگرمی کو بے فائدہ اور وقت و پیسے کا ضیاع سمجھنے لگے ہیں۔ حالانکہ اس میں مطالعاتی رپورٹ کی ناکامی نہیں ہوتی بلکہ مطالعاتی سٹڈی کرنے کیلئے جو لائحہ عمل، ماہرین اور ترجیحات طے ہوتی ہیں ان میں کہیں خامیاں رہ جاتی ہیں۔ مختلف منصوبہ جات کے عملی آغاز سے قبل ایسی رپورٹ محض کاغذی کاروائی ہوتی ہے جس کے پسِ پردہ منصوبہ شروع ہونے سے قبل ہی مشترکہ مالی مفادات کی ترجیحات طے کر کے مالی منفعت کے حصے مقرر کر لیے جاتے ہیں۔

ہمارا ملک تو اِس حوالے سے بہت خوش قسمت ہے کہ ہمیں ٹریفک یا اربن مسائل کی جو نوعیتیں درپیش ہیں، عالمی تناظر میں کئی دہائیاں قبل ہماری ملکی صورتحال سے مشابہت رکھنے والے کئی ممالک اُن کے حل پیش کر کے اِن پر قابو پا چکے ہیں۔ اُن کے تجربات سے فائدہ اٹھانے کیلئے کوئی زیادہ ذہانت اور تکنیکی معاونت کی بھی ضرورت نہیں ہے، اگر ہے تو صرف خلوصِ نیت اور کشادہ دلی درکار ہے۔ مسائل بے شک پیچیدہ اور کئی پرتوں والے ہیں مگر ان کے حل موجود ہیں۔ صرف اِن تک رسائی کیلئے سنجیدگی سے کوشش کرنے کی ضرورت ہے۔ ہمیں اپنے ماہرین کی صلاحیتوں پر اعتماد کرنا ہوگا اور

جس کا جو کام ہے، اسے ذمہ داری اور اعتماد کے ساتھ کام کرنے کی آزادی فراہم کرنا ہوگی۔ ٹریفک انجینئرز اپنا کام کریں، مالیاتی ادارے اپنا کام، انتظامی ادارے اپنے دائرے تک خود کو محدود رکھیں اور سیاسی شخصیات اپنے اپنے جادوئی چراغ سمندر میں پھینک دیں۔ افسر شاہی ہر معاملے میں کریڈٹ لینے کی عادت کو تبدیل کرے۔ جس روز ہر شخص اور ہر ادارے نے اپنے اپنے دائرہ کار اور دائرہ اختیار میں رہتے ہوئے کارکردگی دکھانے کا فیصلہ کر لیا تو ہر شخص اور ہر ادارہ تمغہ حسنِ کارکردگی اپنے سینے پر سجانے کا اعزاز اور اہلیت حاصل کرلے گا، تب ٹریفک کا دیو قامت جن بوتل میں بند کرنے میں زیادہ دیر نہیں لگے گی۔

(جہان پاکستان، ۲۷ فروری ۲۰۱۳ء)

ٹریفک لوڈ مینجمنٹ پلان I

لاہور کی ٹریفک کے بارے جو سروے کیے گئے ہیں ان کے تجزیے اور تقابلی جائزے کے بعد ماہرین اس نتیجے پر پہنچے ہیں چونکہ پاکستان بننے کے بعد لاہور کی توسیع جنوب مغربی جانب ہوئی ہے اور زیادہ تر ٹریفک ملتان، قصور روڈ سے ہی لاہور کی جانب آتی ہے لہٰذا یہ فیصلہ کیا گیا ہے کہ پہلے مرحلے میں فیروز پور روڈ، دوسرے مرحلے میں ملتان روڈ اور تیسرے مرحلے میں کینال روڈ کی کشادگی، انڈر پاسز اور فلائی اوورز بنائے جانے کی جانب توجہ دی جائیگی۔ ماہرین کا خیال ہے کہ گوجرانوالہ اور شیخوپورہ کی جانب سے رنگ روڈ اور سگیاں پل کی وجہ سے ٹریفک کا کوئی خاص دباؤ سڑکوں پر نہیں ہوتا۔ معلوم نہیں دن کے کون سے اوقات میں یہ ٹریفک سروے کیے گئے ہیں۔ اس ٹریفک سروے پلان کو راہنما بناتے ہوئے پہلے مرحلے میں فیروز پور روڈ اور دوسرے مرحلے میں ملتان روڈ پر ٹریفک کی بلا تعطل روانی کے منصوبہ پر کام شروع ہو چکا ہے۔

ہمارا نقطہ نظر آج بھی بہت واضح ہے اور ٹریفک انجینئرنگ سے متعلق کئی کتابیں اور تحقیقات پڑھنے کے بعد ہم آج بھی اس بات پر قائم ہیں کہ لاہور کی ٹریفک کا مسئلہ انفرادی اور جزوی طور پر حل ہونے والا نہیں ہے۔ ہمیں شہر بھر کیلئے تین درجوں پر ٹریفک پلان بنانا ہوگا۔ دن کے مختلف اوقات میں ان تین طے کردہ درجوں پر ٹریفک دباؤ کے تفصیلی سروے کرنا ہونگے۔ کس قسم کی اور کتنی گاڑیاں گزرتی ہیں، ان کا شمار کرنے کے بعد لائحہ عمل طے کرنا ہوگا۔

پہلے درجے میں لاہور شہر میں نواحی شہروں سے داخل ہونے والی ٹریفک کی تعداد اور اقسام کو دیکھنا ہوگا۔ پنجاب گورنمنٹ کے منصوبہ کے مطابق بادامی باغ جو کہ شہر کے شمال مشرقی جانب شہر قدیم لاہور کے قرب میں واقع ہے، اس کو ٹھوکر نیاز بیگ منتقل کر دینے سے نہ صرف سواریوں کو بہت مشکلات ہونگی بلکہ ٹھوکر نیاز بیگ سے لاہور شہر کی جانب آنے والی ملتان روڈ، کینال روڈ اور بند روڈ شدید ٹریفک

کے دباؤ کا شکار ہونگی بلکہ ایک بس کے بہتر مسافروں کیلئے چار ویگنیں یا بارہ چنگ جی سڑک پر رواں ہونگے تو لوگ شہر کے مختلف حصوں میں پہنچ سکیں گے اور یہ ٹریفک کا دباؤ معمول کے ٹریفک دباؤ کہ جو پہلے ہی زیادہ ہے، سے اضافی ہوگا اور سڑک پر اضافی جگہ گھیرے گا۔ بادامی باغ کو ٹھوکر نیاز بیگ شفٹ کرنے کا منصوبہ دراصل والڈ سٹی لاہور کے ورلڈ بنک کے اس منصوبہ کا حصہ ہے جسے آغا خان کلچرل سروسز فار پاکستان نے جولائی 2007ء میں اپنے پیش کردہ ماسٹر پلان میں تجویز کیا تھا اور اس کا مقصد شہر قدیم لاہور کے اندر بڑھتی ہوئی تجارتی سرگرمیاں کم کر کے رہائشی ماحول کو بڑھاوا دینا تھا تاکہ شہر قدیم کی تاریخی و ثقافتی حیثیت کو بحال کیا جا سکے۔ اس سے سرکلر روڈ پر قائم فارورڈنگ ایجنسیز کی تعداد میں بھی کمی کرنا مقصود تھا۔ شاہدرہ سے گجومتہ تک 27 کلومیٹر لمبی سڑک اور فلائی اوور بنا کر یہ سمجھ لیا گیا ہے کہ راولپنڈی، شیخوپورہ، سیالکوٹ اور قصور کی جانب سے آنے والی ٹریفک کو سہولت مل جائیگی۔ اگر تو گجومتہ اور شاہدرہ سے ٹریفک نے صرف آنا اور جانا ہوتو شاید مطلوبہ نتائج مل سکیں، مگر مسئلہ تو یہ ہے کہ ان سڑکوں سے ٹریفک نے شہر کے مختلف حصوں میں آنا جانا ہے۔ سواری تو اُتر سکتی ہے مگر سڑک سے گاڑی نہیں اُتر سکتی۔ اس بندش نے گجومتہ سے شاہدرہ تک اس خصوصی سڑک کا استعمال نہایت محدود کر دیا ہے۔ اسی طرح کینال روڈ انڈر پاسز اور کینال روڈ کئی جگہوں پر دو لین پر مشتمل ہے لہٰذا تین لین کی ٹریفک جب بھی دو لین میں تبدیل ہوتی ہے وہاں ٹریفک کا دباؤ بڑھنے سے ٹریفک جام ہو جاتا ہے۔

ٹریفک پلان کو تشکیل دینے کا دوسرا مرحلہ مین روڈز کا ہے، وہ سڑکیں جو شہر کے ایک حصے کو دوسرے حصے سے ملاتی ہیں ان پر ٹریفک کا دباؤ، چوک، سگنل، یوٹرن، گول چکر وغیرہ پر دن کے مختلف اوقات میں گزرنے والی ٹریفک کا سروے کر کے پلان بنانے کی ضرورت ہے۔ مین روڈ ز پر خصوصاً دفاتر اور سکول میں جاتے اور آتے وقت ٹریفک لوڈ ز پبلک ٹرانسپورٹ کی سہولت نہ ہونے کے سبب بہت بڑھ جاتا ہے۔ ان مین روڈز پر تعلیمی ادارے، ہسپتال، دفاتر و دیگر حکومتی اداروں کی عمارتیں موجود ہیں جن کا آغاز صبح آٹھ بجے اور چھٹی دو تا تین بجے کے دوران میں ہوتی ہے۔ مین روڈز پر گنجائش کے مطابق ٹریفک لوڈ رکھنے کیلئے یا تو ان اداروں کے اوقات کار میں تبدیلی کی جائے یا اداروں کی وہ عمارتیں جو شہر سے باہر منتقل ہو سکتی ہیں ان کو شہر سے باہر منتقل کیا جائے مثلاً لاہور ہائی کورٹ، سول سیکریٹریٹ، آڈیٹر جنرل آفس، انکم ٹیکس کمپلیکس، کمیونیکیشن اینڈ ورکس ڈیپارٹمنٹ،

پنجاب اسمبلی ہال وغیرہ کی عمارتوں کو اگر شہر سے باہر منتقل کر دیا جائے تو فرق اس لئے نہیں پڑے گا کہ ان اداروں میں آنے والے لوگ پنجاب بھر سے آتے ہیں لہٰذا ان عمارتوں کو شہر سے باہر منتقل کرنے سے اِن کے فعال ہونے میں اضافہ ہو جائیگا اور شاہراہ قائداعظم پر ٹریفک لوڈ میں بے پناہ کمی ہو جائیگی۔ ایسے ہی شہر کی دیگر مین روڈز کے بارے میں ماسٹر پلان بنایا جا سکتا ہے۔

ٹریفک پلان کو تشکیل دینے کا تیسرا مرحلہ سیکنڈری روڈز کا ہے جو مین روڈ کو شہر کے دیگر حصوں تک رسائی دیتی ہیں۔ ان سیکنڈری روڈز پر پرائیویٹ اسکول، کالج، دفاتر، کلینک کی کثرت نے پارکنگ و ٹریفک کے بلاتعطل بہاؤ کو غیر یقینی بنا دیا ہے۔ اس معاملے میں قانون سازی کی اشد ضرورت ہے۔ کاروباری حضرات کو رہائشی عمارتوں کو تجارتی مقاصد کیلئے استعمال کرنے میں فری ہینڈ دے کر لاہور ڈویلپمنٹ اتھارٹی نے ٹریفک کے بہاؤ میں پہاڑ کھڑے کر دیئے ہیں اور کمرشلائیزیشن کے نام پر لاہور ڈویلپمنٹ اتھارٹی اربوں روپے کما چکی ہے مگر یہ روپے ٹریفک سہولیات کی فراہمی میں خرچ نہیں ہوتے بلکہ دیگر اخراجات اس سے پورے کیے جاتے ہیں۔ ٹریفک کی جامع اسٹڈی اور سروے کے بعد ان تین درجوں پر ٹریفک کیلئے ماسٹر پلان بنانے کی اولین ضرورت ہے۔ کون سے اوقات میں کس کس سڑک پر کتنی ٹریفک گزرتی ہے، کس تعلیمی، حکومتی، ثقافتی ادارے کی وجہ سے کتنی گاڑیاں، کس سڑک پر، دن میں کن اوقات میں گزرتی ہیں۔ مین روڈ، سیکنڈری روڈ اور نواحی شہروں سے شہر میں داخل ہونے والی سڑکوں پر ٹریفک لوڈ کیا ہوتا ہے؟ جب یہ معلوم ہو جائے گا تو پھر اس ٹریفک لوڈ کو کم اور کنٹرول کرنے کیلئے مثبت، قابل عمل اقدام کی تجاویز پر عمل درآمد کرنے میں بھی آسانی ہو جائیگی۔ موجودہ صورتحال میں تو نیم حکیم خطرۂ جان یا اندھیرے میں تیر چلانے والے محاورات ہی صادق آتے ہیں جو کہ ٹریفک کے زبردست دباؤ کے سامنے پرِ کاہ کی طرح بے وقعت ہو گئے ہیں۔

(جہان پاکستان، ۶ مارچ ۲۰۱۳ء)

ٹریفک لوڈ مینجمنٹ پلان-II

ہم شہر کے نواح سے آنے والی اور شہر کے اندر ٹریفک کی روانی کیلئے سڑکوں کو مین روڈ اور سیکنڈری روڈ میں تقسیم کر کے ماسٹر پلان تشکیل دے سکتے ہیں۔ شہروں کا ہمیشہ سے یہ المیہ یا امتیاز رہا ہے کہ چھوٹے شہروں یا دیہی علاقوں سے لوگ حصول تعلیم یا روزگار کیلئے مسلسل بڑے شہروں میں آتے رہتے ہیں اور بڑے شہر کشادہ دلی کے ساتھ اس ہجوم کو اپنے دامن میں سمیٹتے رہتے ہیں اگر چہ اس عمل میں بڑے شہروں کی ہیئت اور خدوخال بدلتے رہتے ہیں۔ ان چھوٹے یا نواحی شہروں سے بڑے شہروں کی جانب ان لوگوں کو لے کر آنے والی یہ سڑکیں ہی ہوتی ہیں۔ یہ سڑکیں بنتی رہتی ہیں، ٹوٹتی رہتی ہیں مگر فریضہ سرانجام دینے سے کبھی انکاری نہیں ہوتیں۔

لاہور کے نواحی شہروں سے آنے والی سڑکیں بنیادی طور پر پانچ ہیں۔ سیالکوٹ و گوجرانوالہ سے ،فیصل آباد و شیخوپورہ سے، ملتان و اوکاڑہ سے، رائے ونڈ سے اور دیپالپور و قصور سے لوگ ان پانچ نواحی بڑی سڑکوں سے لاہور شہر کے مختلف حصوں تک پبلک و پرائیویٹ ٹرانسپورٹ کے ذریعے پہنچتے ہیں۔ سیالکوٹ و گوجرانوالہ، فیصل آباد و شیخوپورہ اور ملتان و اوکاڑہ تینوں جانب سے سڑکیں آ کر بادامی باغ بس اسٹینڈ پر ختم ہوتی ہیں جبکہ رائے ونڈ روڈ سے آنے والی ٹریفک کینال روڈ اور ملتان روڈ پر چڑھتی ہے اور قصور و دیپالپور سے آنے والی پبلک و پرائیویٹ گاڑیاں فیروز پور روڈ سے مزنگ تک پہنچ کر شہر کے مختلف حصوں میں لوگوں کو رسائی دیتی ہیں۔ اس لحاظ سے دیکھا جائے تو سب سے زیادہ ٹریفک کا ہجوم بادامی باغ بس اسٹینڈ پر اکٹھا ہوتا ہے جو اپنے وقوع کے اعتبار سے لاہور شہر کے شمال مشرقی حصے میں بند روڈ اور قلعہ لاہور کے درمیان واقع ہے جبکہ پاکستان بننے کے بعد سارا شہر جنوب مغربی جانب پھیلتا جا رہا ہے گویا بس اسٹینڈ اور شہر کی توسیع مخالف سمتوں میں ہے۔ اب جس نے بھی شہر لاہور میں آنا ہے یا یہاں سے سیالکوٹ، راولپنڈی، گوجرانوالہ، شیخوپورہ، فیصل آباد یا ملتان کی جانب جانا ہے، وہ

پہلے بالکل مخالف سمت میں شہر کی آخری حد پر واقع بس اسٹینڈ تک پہنچے گا تو پھر اپنی منزل مقصود کی جانب روانہ ہوگا۔ اس تمام عمل میں شہر کی بڑی اور ثانوی سڑکوں پر اضافی ٹریفک لوڈ شہریوں کی مشکلات میں اضافہ کا سبب بنتا ہے۔ چند برس پہلے چوک یتیم خانہ ملتان روڈ کے قریب نیازی بس اسٹینڈ، فیصل موور اور سٹی ڈسٹرکٹ گورنمنٹ نے اپنی اپنی سطح پر چھوٹے بس اسٹینڈ بنائے جس کے سبب بادامی باغ بس اسٹینڈ پر ٹریفک لوڈ قدرے کم ہوا ہے مگر اس کے سبب چوک یتیم خانہ اور ملتان روڈ پر ٹریفک لوڈ بہت بڑھ گیا ہے۔

بادامی باغ بس اسٹینڈ سے قبل 99-1998ء تک فلائنگ کوچز اور بسوں کیلئے لاہور ریلوے اسٹیشن کے نواح میں پرائیویٹ سطح پر بس ٹرمینل بنائے گئے تھے اور ٹرانسپورٹ کے شعبہ سے بے شمار مقامی ہوٹلوں والے وابستہ تھے۔ 99-1998ء میں یہاں سے پبلک ٹرانسپورٹ کا ٹرمینل ختم کر کے بادامی باغ شفٹ کر دیا گیا اور اب بادامی باغ سے ٹھوکر نیاز بیگ شفٹ کرنے کی تیاریاں تکمیل کے آخری مراحل میں ہیں۔ مگر سوال اپنی جگہ پر ہے کہ کیا اس سے لوگوں کو سہولت میسر آئے گی۔ لوگوں کو وقت اور کرایہ میں بچت ہوگی یا اس میں اضافہ ہوگا اور اگر عوام الناس کے وقت اور پیسہ دونوں کے اصراف میں اضافہ ہوگا اور ٹھوکر نیاز بیگ سے شہر کی جانب آنے والی سڑکوں پر ٹریفک لوڈ بڑھ جائے گا تو پھر آخر یہ کون لوگ ہیں جو اس طرح غیر مفید اور غیر فعال فیصلے کر رہے ہیں اور ان کی ترجیحات کیا ہیں؟ عوام الناس کو یہ بات پوچھنے کا پورا پورا حق ہے۔

بادامی باغ بس اسٹینڈ سے ایک سڑک براہ راست بند روڈ سے ملا کر راوی روڈ پر ٹریفک لوڈ کم کر دیا گیا۔ یہ ایک اچھی تجویز تھی جو فائدہ مند بھی ثابت ہوئی مگر راوی پل وہی، جو ڈیڑھ سو سال پہلے برطانوی عہد میں بنا تھا، ویسا ہی ہے اس کی چوڑائی ڈیڑھ سو سال بعد بڑھ جانے والے ٹریفک لوڈ کی آج متحمل نہیں ہوسکتی۔ چند ذہین لوگوں نے کئی کلومیٹر دور دریائے راوی پر سگیاں پل بنا کر ٹریفک کا بہاؤ کم کرنے کی ناکام کوشش کی ہے مگر کئی سال گزرنے کے باوجود سگیاں پل کی جانب لوگوں کا رجحان نہیں ہوسکا۔ اس سے بہت بہتر تھا اگر راوی پل کے ساتھ ہی ایک اور پل بنا کر یہاں سے ٹریفک کے بہاؤ کیلئے 50 فیصد سہولت کا اضافہ کر دیا جاتا مگر اس جانب توجہ نہیں دی گئی بلکہ موٹر وے سے ایک اور بائی پاس نکال کر کالا شاہ کاکو سے موٹر وے کو ملا دیا گیا ہے جس کے سبب گاڑیوں کو بارہ پندرہ کلومیٹر زیادہ فاصلہ طے کرنا پڑتا ہے وقت اور پٹرول دونوں اضافی خرچ ہوتے ہیں جس کا بوجھ عوام الناس

کے کاندھوں پر براہ راست پڑتا ہے۔

نواحی سڑکوں کو شہر کے مختلف حصوں تک خاطر خواہ رسائی دینے کیلئے اس کا حل بالکل سادہ ہے جو یورپ کے تمام شہروں میں اختیار کیا گیا ہے۔ یہاں تک کہ لندن جیسے انتہائی ٹریفک لوڈ والے شہر میں بھی تین سطحوں پر رنگ روڈ بنائی گئی ہیں۔ کیا ہم ایک سطح پر بھی رنگ روڈ مکمل نہیں کر سکتے؟ 1965-70ء کے گریٹر لاہور کے پانچ سالہ منصوبہ میں کہ جس کی توثیق پنجاب اسمبلی نے بھی کی تھی، کے مطابق دو رنگ روڈ بنائی جانا تھیں ایک سرکلر روڈ پر شہر قدیم کے اردگرد اور دوسری بند روڈ کی موجودہ جگہ پر مکمل ہونا تھی مگر سیاسی مفادات اور اثر ورسوخ رکھنے والی شخصیات نے رنگ روڈ کا پلان کئی مرتبہ اپنے علاقوں کی جانب موڑا اور آج تک یہ رنگ روڈ شہر کے چاروں اطراف مکمل نہیں ہو سکی۔ لینڈ مافیا اور سیاسی اثر ورسوخ رکھنے والی شخصیات کے سامنے بیوروکریٹ انتہائی بے بس ہیں۔ اگر رنگ روڈ بن جائے اور شہر میں داخل ہونے والی نواحی سڑکوں کو رنگ روڈ سے قدرے اندر لا کر چار یا پانچ جگہوں پر بس ٹرمینل بنا دیئے جائیں تو نواحی سڑکوں سے شہر کے ایک حصے میں جمع ہو جانے والا ٹریفک لوڈ کافی حد تک تقسیم ہو جائے گا مگر ہم نے کلمہ چوک کے پاس ولوو بس ٹرمینل کو تو جگہ مہیا کر دی ہے مگر رنگ روڈ کی تکمیل اور چار پانچ جگہوں پر بس ٹرمینل کیلئے جگہ مہیا کرنا ارباب اقتدار کی ترجیحات سے باہر ہے البتہ میٹرو بس سروس کیلئے ایشیاء کا سب سے طویل فلائی اوور اور کلمہ چوک پر سب سے طویل انڈر پاس بنانا ہمارے بائیں ہاتھ کا کھیل ہے سو وہ ہم نے کر دکھایا ہے اور اب داد کے طلب گار ہیں۔

(جہان پاکستان، ۱۳ مارچ ۲۰۱۳ء)

ٹریفک لوڈ مینجمنٹ پلان III

لوڈ مینجمنٹ پلان کی اصطلاح پاکستانیوں کیلئے نئی نہیں ہے۔ اپنے تئیں کامیاب پانچ سالہ جمہوری دور حکومت کا جشن منانے والی حکومت نے سوئی گیس، بجلی اور پانی کیلئے لوڈ مینجمنٹ پلان کی مختلف اشکال سے عوام الناس کو خوب شناسا کیا ہے۔ حقیقت یہ ہے کہ سوئی گیس، بجلی اور پانی تو پہلے ہی کمیاب اور عنقا ہوتی نظر آتی ہیں، ان کے لوڈ کی مینجمنٹ ایک مذاق کے سوا کچھ نہیں۔ ہاں اگر لوڈ مینجمنٹ پلان کی اصطلاح کا درست استعمال بنتا ہے تو وہ صرف ٹریفک کیلئے موزوں ہے اس لئے کہ کثیر نوعی ٹریفک نے بڑے شہروں کی سڑکوں پر کچھ یوں یلغار کر رکھی ہے کہ اب لوگ سڑک پر کلمہ خیر پڑھتے ہوئے آتے ہیں۔ دوران سفر سلامتی کیلئے آیات کریمہ کا ورد کرتے رہتے ہیں اور پھر منزل مطلوب پر پہنچ کر عملی طور پر نہیں تو دل ہی دل میں ضرور سجدہ شکر ادا کرتے ہیں۔

گذشتہ کالم میں ہم نے لاہور شہر میں نواحی علاقوں سے داخل ہونے والی بڑی سڑکوں پر ٹریفک لوڈ مینجمنٹ کیلئے چند تجاویز پیش کی تھیں۔ آج ہم لاہور شہر کے اندر بڑی اور ثانوی سڑکوں کا جائزہ لیں گے کہ کس طرح ٹریفک کے بلاتعطل بہاؤ اور حادثات میں کمی کو یقینی بنایا جا سکتا ہے۔ پاکستان بننے کے بعد صدر پاکستان ایوب خان کے دور اقتدار میں گریٹر لاہور کا پانچ سالہ منصوبہ تیار کرنے والے ماہرین میں انجینئر، بیورو کریٹس، سیاستدان تو تھے مگر باقاعدہ تعلیم یافتہ ایک بھی اربن پلانر موجود نہیں تھا۔ شہر کی جنوب مغربی جانب توسیع کیلئے جو نقشہ جات تیار کیے گئے اسے پاکستان آرمی کے متعلقہ افسران کو منظوری کیلئے بھیجا گیا۔ آرمی کے ماہرین نے اس ماسٹر پلان سے کنٹونمنٹ کا علاقہ الگ کروا دیا اور یوں ڈیفنس ہاؤسنگ سوسائٹی، کہ جواب ڈیفنس ہاؤسنگ اتھارٹی ہے، کا وجود عمل میں آیا۔ اس پلان کے مطابق تین بڑی سڑکیں شہر قدیم کو جوہر ٹاؤن، اقبال ٹاؤن، واپڈا ٹاؤن، ٹاؤن شپ اور اس کے نواح میں ہاؤسنگ سوسائیٹیوں سے ملاتی تھیں۔ 1975ء میں لاہور ڈویلپمنٹ اتھارٹی کا وجود بھی اسی

گریٹر پلان کا حاصل ہے۔ ہونا تو یوں چاہیے تھا کہ ماسٹر پلان پر سختی سے عمل درآمد کرایا جاتا اور ہر سوسائٹی اپنی پلاننگ میں اِن مجوزہ بڑی سڑکوں کا تسلسل مدِ نظر رکھ کر پلاٹس کی تقسیم بندی کرتی مگر ایسا ہو نہ سکا۔ ہر ہاؤسنگ سوسائٹی سے منسلک دیگر سہولتیں مثلاً پارک، مسجد، سکول، ہسپتال، کمیونٹی سنٹر کالج وغیرہ کیلئے طے کردہ معیارات کے مطابق جگہ مختص کی جانا لازم تھی مگر لاہور ڈویلپمنٹ اتھارٹی اس پر عمل درآمد نہ کرواسکی۔ لہٰذا جس طرح گھر میں اگر اسٹور نہ ہو، تو پورا گھر ہی اسٹور کا منظر نامہ پیش کر رہا ہوتا ہے، بالکل اسی کے مصداق اب پورا شہر ہی جگہ جگہ لوگوں کو مذکورہ بنیادی سہولتیں بے ہنگم طریقے سے فراہم کرتا ہوا نظر آتا ہے۔ رہائشی علاقوں میں تجارتی بنیادوں پر پلاٹوں کا استعمال لاہور ڈویلپمنٹ اتھارٹی کیلئے کمرشلائزیشن کی شکل میں بے پناہ ریونیو لے کر آیا۔ نتیجہ یہ نکلا کہ ایل ڈی اے کے ملازمین پراپرٹی ڈیلر یا اُن کے ایجنٹ بن کر رہ گئے۔ وہ دونوں ہاتھوں سے مال و متاع اکٹھا کر کے اپنے اکاؤنٹس میں منتقل کرنے لگے اور اپنے اصل مقصد سے ہٹ گئے۔ شہر کو جس طرح منصوبہ بندی کے تحت زون میں تقسیم کیا جانا تھا، ویسا نہ ہو سکا۔ جب زون نہ بن سکے تو ضابطے کے تحت بڑی سڑکیں اس طرح نہ بچھائی جا سکیں کہ وہ شہر بھر میں پبلک ٹرانسپورٹ کی رسائی یقینی بنا سکیں۔ ہاؤسنگ سوسائٹیاں جو ذاتی اور انفرادی سطح پر چاردیواری کے اندر بنائی گئیں، انہوں نے ہر فرد کو ذاتی ٹرانسپورٹ خواہ موٹر سائیکل ہو یا گاڑی، خریدنے پر مجبور کر دیا کہ ان کیلئے بس اسٹاپ سے پیدل چل کر گھر پہنچنا تقریباً ناممکن تھا۔

پارکس اینڈ ہارٹی کلچر اتھارٹی (PHA)، لاہور ڈویلپمنٹ اتھارٹی (LDA) اور لاہور میٹروپولیٹن کارپوریشن، (LMC) تینوں ادارے اِن سڑکوں کے توسط سے دو طرح کی آمدن حاصل کرتے ہیں۔ پارکنگ کیلئے سڑکوں کے ساتھ جگہ مختص یا نامزد نہیں ہے مگر پارکنگ کی ذیل میں ہر سال کروڑوں کے ٹھیکہ جات کے ذریعے سڑکوں کی نیلامی کی جاتی ہیں اور دوسرا ان سڑکوں پر اشتہار، بورڈز، نیون سائن اور بینرز لگانے کی اجازت دے کر ایہ داروں سے روزانہ لاکھوں روپے کمائے جاتے ہیں۔ بغیر اجازت اگر اشتہار یا بینرز لگا دیئے جائیں تو ان اداروں کے ٹرک بمعہ عملہ جو سارا دن شہر میں گھومتے رہتے ہیں، یہ بینرز یا اشتہار فوراً اُتار دیتے ہیں۔ گویا یہ سڑکیں اداروں کیلئے کماؤ پوت کی طرح ہیں مگر ان سے حاصل ہونے والی کمائی کہاں جاتی ہے، معلوم نہیں۔ شہر کے اندر پارکنگ اور ٹریفک کی روانی کیلئے ان سڑکوں پر لین اور لائن کے نشانات لگانے کی ضرورت ہے۔ سڑک پر کہ جہاں گاڑی

پارک کی جاسکتی ہے، وہاں ان نشانات سے پارکنگ کیلئے جگہ مختص کرنے کی ضرورت ہے وگرنہ جہاں جس کا جی چاہتا ہے، گاڑی کھڑی کر کے چلا جاتا ہے۔آج تک ان سڑکوں پر موٹر سائیکلوں اور سائیکلوں کیلئے الگ لین بناتے ہوئے جگہ مختص نہیں کی گئی۔لہٰذا موٹر سائیکل سوار سڑک کے بائیں طرف چلنے کے بجائے انتہائی دائیں طرف دندناتے پھرتے ہیں اور گاڑیوں کے بیچ میں سے راستہ بناتے ہوئے ہوا میں اڑتے پھرتے ہیں۔ڈرائیونگ لائسنس کی طرح میڈیا میں موٹر سائیکل سواروں کیلئے ٹریفک کلچر کی مناسب تشہیر کی سخت ضرورت ہے کہ انہیں سڑک کے کس مخصوص حصے میں اور کس اسپیڈ سے موٹر سائیکل چلانے کی اجازت ہے۔سڑکوں کے کنارے کئی جگہوں پر گنجائش موجود ہے جہاں جگہ کو پختہ اور صاف کر کے پارکنگ لائنس بنائی جاسکتی ہیں۔رہائشی پلاٹوں کو تجارتی استعمال کی اجازت نہ دے کر بہت سے اسکولوں، کالجوں، ہسپتالوں اور دفاتر کو بننے سے روکا جاسکتا ہے۔

اب حقیقی صورتحال یہ ہے کہ کمرشل زون کے اندر کثیر منزلہ تجارتی عمارتیں خالی پڑی ہیں اور رہائشی علاقوں میں دن میں اسکول، کالجز اور رات میں ہسپتال و ہوٹل کے سبب ٹریفک کا بے پناہ لوڈ رہتا ہے۔جنگل کا قانون ہے۔لوگ مادر پدر آزاد ہیں اور کنٹرول کرنے والے ادارے دو دو ہاتھوں سے ان غیر قانونی سرگرمیوں میں ملوث افراد سے مالی منفعت حاصل کر رہے ہیں۔ہمارے ادارے کب فعال ہوں گے؟ ان اداروں کے ملازمین کب ذمہ داری کا احساس کرتے ہوئے فرائضِ منصبی نبھائیں گے؟ TEPA کے نام سے بنایا جانے والا ٹریفک انجینئرنگ اور پلاننگ کا ادارہ زمینی حقائق کے مطابق کب سروے پلان تیار کر کے ٹریفک کے شترِ بے مہار کو لگام دے گا؟

بڑی اور ثانوی سڑکوں پر ٹریفک کے بلاتعطل بہاؤ کو یقینی بنانے کیلئے تین سطحوں پر ایک ہی وقت میں کام کرنے کی ضرورت ہے۔سڑکوں پر لائن اور لین کے نشانات لگائے جائیں تاکہ سڑک پر مختلف نوع کی ٹریفک کیلئے جگہ کی تخصیص کی جاسکے۔ بڑی سڑکوں پر مخصوص اقسام کی ٹریفک کو ہی چلنے کی اجازت ہونا چاہیے۔شہر کی سڑکوں کے کنارے جہاں جگہ میسر ہے، پارکنگ لائنس بنائی جائیں۔کمرشل عمارتوں کے قریب پارکنگ پلازے تعمیر کیے جائیں۔ دوسری سطح پر ٹریفک پولیس اپنے فرائض کی انجام دہی کے ساتھ لوگوں میں ٹریفک سینس کے شعور کی بیداری کیلئے منظم مہم کیلئے سال بھر کا لائحہ عمل طے کرے۔ ٹریفک قوانین کی خلاف ورزی پر یقینی سزا کے تاثر کو عوام الناس میں مشتہر کیا جائے۔ پرنٹ اور الیکٹرونک میڈیا پر ٹریفک سینس کی بیداری کیلئے مسلسل پروگرام چلائے جائیں۔تیسری سطح

پر شہر بھر کیلئے بڑی اور ثانوی سڑکوں کے اردگرد ٹریفک کلسٹرز (Clusters) کی نشاندہی کی جانا چاہیے اور ان جگہوں سے ٹریفک کی فریکونسی کیلئے سروے کیا جانا چاہیے۔ ان تین سطحوں پر متوازی اور کلی طور پر اقدامات کر کے ہی عملی طور پر ٹریفک کے نظام میں بہتری لائی جا سکتی ہے۔ حقیقت یہی ہے کہ اب یہ نظام اتنا سادہ نہیں رہا، بہت سی پیچیدگیاں اس میں در آئی ہیں لہٰذا سنجیدگی سے، نہایت جامعیت کے ساتھ منصوبہ بندی کی ضرورت ہے۔

(جہان پاکستان، ۲۰ مارچ ۲۰۱۳ء)

کم خرچ گھروں کی تعمیر

صنعتی انقلاب کے بعد جب فیکٹریوں میں ہزاروں کی تعداد میں مزدوروں کو ملازمت دینا ضروری ہو گیا ہے تو تعمیراتی دنیا میں بھی ایک انقلاب برپا ہو گیا۔ اس سے قبل عمارات کی تعمیر میں ماسٹر پلاننگ کا تصور اس طرح موجود نہیں تھا، عمارات میں انعقاد پذیر ہونے والی سرگرمیاں چونکہ ایک جیسی نوعیت کی تھیں، اس لئے با آسانی ایک چاردیواری کے اندر عمارات کے مختلف اجزاء کو تعمیر کیا جا سکتا تھا۔ مذہبی عمارات اور بادشاہوں کے محلات و باغات میں ہونے والی سرگرمیاں باہم ملتی جلتی تھیں۔ استعمال کرنے والے لوگ اخلاقی، سماجی، مالی اور تعلیمی لحاظ سے کم و بیش ایک ہی ذہنی سطح کے ہوتے تھے۔ اس لئے زیادہ پیچیدگیوں کا سامنا نہیں کرنا پڑتا تھا مگر صنعتی یلغار نے جہاں معاشرے میں اخلاقی، سماجی اور مالیاتی سطح پر انقلاب برپا کیا وہاں تعمیرات کی دنیا میں بھی بہت سے ناپسندیدہ عناصر در آئے۔ انجینئرز صاحبان کے ہاتھ میں تعمیرات اور پلاننگ کا شعبہ کلی طور پر آ گیا جنہوں نے راتوں رات کنکریٹ اور سریے سے فریم اسٹرکچر میں کثیر المنزلہ عمارات کے جنگل اُگا دیئے۔ عمارات کے یہ بدہیئت اور غیر متناسب بلاک سینکڑوں کی تعداد میں شہروں میں، دریاؤں اور سمندروں کے کناروں پر اُگ آئے کہ اس وقت ذرائع آمدورفت کیلئے سمندری راستے ہی استعمال ہوتے تھے۔ چند دہائیوں میں ہی لوگوں کو اپنی اس جلد بازی اور غیر متناسب عمارتوں کی تعمیر کا احساس ہو گیا۔ اب کیا ہو سکتا تھا۔ کاروبار خوب چل پڑا تھا۔ کاروبار کے پھلنے پھولنے کے بعد صنعت کاروں کے خزانے بھرنے شروع ہوئے، قدرے فرصت ملی انہوں نے اپنی انفرادیت اور خود کو باکمال و باجمال ثابت کرنے کیلئے ماہرین فن تعمیرات (آرکیٹکٹس) کی خدمات حاصل کرنا شروع کیں جو ان کثیر منزلہ عمارات کے روکار (Front Elevation) کی تزئین و آرائش اور خوبصورتی کیلئے کام کرتے تھے۔ عمارت کے روکار کے پیچھے کیا ہو رہا ہے، عمارت کی تیکنیکی سہولتوں کی فعالیت بڑھانے یا کام

کرنے والوں کو بہتر اور صحت مند فضا مہیا کرنے میں ان ماہرین تعمیرات کا کوئی عمل دخل نہ تھا۔ اٹھارہویں اور انیسویں صدی کے وسط تک ایسا ہی ہوتا رہا اور کارل مارکس کی فکری تحریک شروع ہوئی، جس نے پہلی بار افرادی قوت کے بدلے میں ملنے والی تنخواہوں اور سرمائے کی تقسیم کے حوالے سے ناقدانہ اور انسانی سطح پر ایک انصاف پسند شخص کے طور پر جائزہ لیا۔ اس عہد میں مزدوروں اور بورژوا طبقے نے شعور کی نئی منازل طے کیں اور ایک دوسرے کے ساتھ سرمایہ داری کے خلاف صف آراء ہوئے۔ انقلاب کیلئے مزدوروں کی افرادی قوت کو ایک بہت بڑی طاقت میں ڈھالنے کا کام سرانجام دینے والے اس عہد کے مورخین اور ناول نگار تھے یا بیسویں صدی کے اوائل کا زمانہ تھا۔ جب انگلینڈ میں حکومت برطانیہ نے Row Housing کا تصور متعارف کروایا۔ اس سے پہلے صنعتی اداروں کے اندر ہی تھوڑی بہت رہائشوں کی تعمیر کا کام شروع ہو چکا تھا مگر ان کی حالت اور فضا اچھی نہ تھی۔ فیکٹری کے اندر رہائشوں نے فضائی وزمینی پانی کی آلودگی کے سبب مزدوروں طبقہ میں بیماریوں میں اضافہ کر دیا۔ انگلینڈ کی فلاحی ریاست نے رہائشوں کی تعمیر کا کام اپنے ذمہ لیا اور بہتر جگہوں پر اچھی سہولیات کے ساتھ ان کی تعمیر کا کام سرانجام دیا۔ یہ گھر فنکشن کے اعتبار سے آج اکیسویں صدی کی ضروریات بھی پوری کر رہے ہیں۔ یہ گھر اپنے پلان اور روکار میں بہت سادہ، نہایت کم قیمت پر تعمیر کیے گئے ہیں۔ دو منزلہ مکانات دو سے تین مرلہ کے رقبہ پر تعمیر کیے گئے۔ زیریں منزل پر دو کمرے، ایک آگے اور ایک پیچھے، دونوں باہم جڑے ہوئے، ایک جانب داخلی راستہ، سیڑھیاں اور کچن اور پھر بالائی منزل پر دونوں کمروں کے اوپر دو کمرے، کچن کے اوپر باتھ روم، اور باقی جگہ پر ایک سٹور، ہر کمرے میں ایک پاور پلگ، ایک بلب، ہر گھر میں ایک عدد باتھ، پائپ بھی کم، بجلی کی تار بھی کم، پانی کا استعمال اور اس کی نکاسی کی پلمبنگ بھی کم، مین سیوریج لائن میں نکاسی کا پریشر بھی کم، سردیوں میں گرم اور گرمیوں میں سرد اور ہوادار رکھنے کی سہولت نہایت کم خرچ پر میسر، زیریں منزل میں ڈرائنگ روم اور ٹی وی لاؤنج، بالائی منزل پر دو بیڈ روم، گویا اس سے زیادہ فعال اور کم قیمت گھر کی تعمیر اور ڈیزائن ممکن ہی نہیں۔ رقبہ دو منزلیں ملا کر کم وبیش ایک ہزار مربع فٹ، اگر رقبہ اس سے کم کریں گے تو زیرِ استعمال کمروں کا سائز چھوٹا ہو جائے گا۔ اور یہ بات کم قیمت گھروں کی بنیادی روح کے خلاف ہے۔ تعمیراتی رقبہ میں کمی کی گنجائش ایک سطح پر آ کر ختم ہو جاتی ہے کہ جب کمرہ چھوٹا ہونے کے سبب اپنا فنکشن پورا نہیں کرتا، اس کے بعد تعمیراتی ساز وسامان میں اکانومی کا مرحلہ آتا ہے۔ ہمارے ہاں ہر کمرے میں

تین سے چار لائٹیں، دو سے تین باتھ روم، مہنگی ٹائلوں کا استعمال، لکڑی کا بے محل استعمال، گھر کے تعمیراتی اخراجات میں اضافہ کا سبب بنتا ہے۔ بجلی کا بل زیادہ آتا ہے، مین سیور لائن پر نکاسی کا دباؤ بڑھ جاتا ہے۔ اگر وزیراعظم پاکستان اس وقت ملک میں کم قیمت گھر بنانے میں سنجیدگی سے کام کرنا چاہ رہے ہیں تو برطانیہ میں ایک صدی قبل تعمیر کیے گئے ان گھروں کو اپنے ملک کے موسم، تہذیب وثقافت، سماجی مصروفیات اور انفرادی ضروریات کو مدنظر رکھتے ہوئے ایک ماڈل کے طور پر قابل توجہ سمجھنے میں کوئی عار محسوس نہیں کرنا چاہیے۔ گزشتہ تین دہائیوں میں کم لاگت گھروں کی تعمیر کے تجربات ناکام ہو چکے ہیں۔ اس سے قبل کم لاگت گھروں سے مراد چھوٹے ڈربا نما گھر سمجھا گیا، جو بالکل غلط تصور تھا، اس لئے رہائش پذیر ہونے والوں نے ان کو مسترد کر دیا۔ امید ہے اس بار پرانے تصور سے ہٹ کر کم لاگت والے گھر تعمیر کئے جائیں گے جو لوگوں کے طرز زندگی کو مدنظر رکھ کر ڈیزائن کئے جائیں گے۔

(جہان پاکستان، ۳ جنوری ۲۰۱۴ء)

ٹیکنو کریٹس کی اہلیت

ہمارے ہاں کرپشن کی بے شمار صورتیں رونما ہو چکی ہیں۔ صرف پلاٹ، پیسہ یا سرکاری ذرائع کے غلط استعمال سے حاصل کئے جانے والے فوائد ہی کرپشن کی ذیل میں نہیں آتے۔ اگر کوئی ٹیکنو کریٹ اپنی صلاحیتوں کو مکمل استعمال نہیں کرتا یا کوئی غیر متعلقہ شخص اُس کے امور کی انجام دہی میں اپنا وقت، پیسہ اور توانائی برباد کرتا ہے تو یہ بھی کرپشن کی ہی ایک شکل ہے۔ منصوبہ جات میں مالی بدعنوانی اور بے ضابطگی کے راستے سے ہی روپے کا ضیاع نہیں ہوتا بلکہ اس کی کئی اور شکلیں بھی پیدا ہو گئی ہیں۔

لاہور میں اس وقت کم و بیش تیرہ سے چودہ ایسے تعلیمی ادارے ہیں جہاں آرکیٹکچر میں پانچ سالہ ڈگری کورس مکمل کروایا جاتا ہے۔ انہی تعلیمی اداروں میں سے ایک ادارے کا ذکر ہے کہ جہاں فنِ تعمیر کی تعلیم دی جاتی ہے۔ ان کے شعبہ فنِ تعمیر میں یقیناً سینئر تجربہ کار آرکیٹکٹ صاحبان بھی ہونگے مگر جب بھی عمارتوں کی تعمیر و منصوبہ بندی کی بات ہوتی ہے، اس خدمت کو سرانجام دینے کیلئے کچھ اور با اختیار صاحبانِ علم و فن کی صلاحیتیں مستعار لی جاتی ہیں۔ ایسے ہی ایک موقعہ کا ذکر ہے کہ اس تعلیمی ادارے میں کہ جہاں شعبہ فنِ تعمیر بھی قائم ہے، ایک لیکچر تھیٹر کی تعمیر کا ذکر چل نکلا۔ پہلے تو ابتدائی طور پر ایک مربع یا مستطیل کمرہ کہ جہاں ساٹھ سے اسی طالب علم بیٹھ سکتے ہوں، کی تعمیر کیلئے نقشہ بنایا گیا۔ اس کو اندرونی اور بیرونی طور پر تھیٹر کی شکل عطا کرنے کیلئے اس کے مستطیل پن کو کرزوی شکل میں بنا دیا گیا۔ جب اس کی تعمیر کا مرحلہ آیا تو کسی صاحب الرائے نے کہا کہ ایک تھیٹر تو کافی نہیں، دو تین تو ہونا چاہئیں۔ ایک لائن میں تین تھیٹر بنانے کے بجائے اپنی تخلیقی اپج کو استعمال میں لاتے ہوئے ان کو نصف دائرے میں بنانے کی تجویز سب کو بھلی لگی اور قابل پذیرائی ٹھہری۔

جب یہ تین تھیٹر ایک نصف دائرے میں تعمیر ہونا شروع ہو گئے تو ہر طرف سے داد کے

ڈونگرے برسائے گئے اور کہا گیا کہ کیا خوبصورت آئیڈیا ہے، ایک ہلال کی صورت میں یہ تھیٹرز نظر آ رہے ہیں۔ کہیں سے آواز آئی کہ اگر لیکچر تھیٹرز بنانے ہی لگے ہیں تو تین تو کم ہیں کم از کم چھ تو بنائیں تا کہ آنے والے وقت کی ضرورت بھی پوری ہو سکی اور جہاں اس وقت کلاسز ہو رہی ہیں، ان کمروں کو ورکشاپس میں تبدیل کیا جا سکتا ہے۔ تعمیر کرنے والے تو جیسے پہلے ہی منتظر بیٹھے تھے۔ انہوں نے اگلے نصف دائرے کو مکمل کرتے ہوئے اب تین مزید تھیٹرز بنا دیئے اور یوں ان چھ تھیٹروں کے درمیان میں ایک دائرہ نما کھلی کشادہ جگہ صحن کی صورت میں نمودار ہو گئی۔ ابھی بنیادوں کا کام مکمل نہ ہوا تھا کہ خیال آیا کہ اس مرکزی صحن میں تو داخلے کیلئے کوئی مناسب جگہ ہی نہیں ہے، اس لئے کہ چھ تھیٹروں میں جب طالب علم داخل ہونگے یا باہر نکلیں گے، انہیں تنگی کا احساس ہوگا۔ اب فیصلہ یہ ہوا کہ ایک لیکچر تھیٹر ختم کر دیا جائے تا کہ داخلی دروازے کیلئے کشادہ جگہ مل سکے۔ ایک لیکچر تھیٹر کے کم ہونے سے یوں لگا جیسے لیکچر تھیٹروں کی کمی پڑ گئی ہو۔ بڑے صاحب نے تعمیراتی کام کا جائزہ لیا تو کمی کا مسئلہ اُن کے سامنے رکھا گیا۔ انہوں نے تجویز دی کہ ان پانچ لیکچر تھیٹروں کے اوپر پانچ اور لیکچر تھیٹرز تعمیر کر دیئے جائیں۔ اگر الگ سے بنائیں گے تو بنیادوں کی تعمیر پر اضافی اخراجات اٹھیں گے۔

اگلا مسئلہ سیڑھی کی تعمیر کا پیدا ہوا کہ فرسٹ فلور پر جانے کیلئے کہاں تعمیر کی جائے۔ دو تھیٹروں کیلئے مشترکہ طور پر سات فٹ چوڑی سیڑھی بنانے کیلئے جگہ تلاش کی گئی مگر کامیابی نہ ہوئی۔ ہر تھیٹر کیلئے الگ سے سیڑھی بنائی گئی مگر زینے کی چوڑائی کم رہ جانے کے سبب مشکلات میں اضافہ ہو گیا۔ ابھی یہ مسائل حل نہ ہوئے تھے کہ آگ لگنے کی صورت میں ہنگامی اخراج کا مسئلہ زیر بحث آ گیا۔ اب اس کیلئے ایک الگ سیڑھی بنانے کیلئے ہر تھیٹر کی دوسری جانب جگہ کی تلاش شروع ہوئی۔ اس کیلئے کنکریٹ کی چھت کاٹی گئی، کھڑکیوں کو بارش اور دھوپ سے بچانے کیلئے اضافی چھجے بنائے گئے مگر کلاسوں کا آغاز ہوتے ہی لیکچر تھیٹرز کے اندر بازگشت کا مسئلہ پیدا ہو گیا۔ اس کیلئے دیواروں پر خصوصی پلستر اور چھت میں فالس سیلنگ لگوائی گئی۔ لوڈشیڈنگ کے دوران قدرتی ہوا اور روشنی کی فراہمی کا مسئلہ الگ کھڑا تھا۔ زینے کی چوڑائی کیلئے ایک جانب سے کنکریٹ کی چھت کاٹی گئی تو چھت کا ایک حصہ جزوی طور پر لٹک گیا۔ اس کیلئے الگ سے ستون کھڑے کرنا پڑے اور یوں دس لیکچر تھیٹروں کی تعمیر کا خواب مکمل ہوا۔ اس منصوبہ کی تکمیل سے پتہ چلتا ہے کہ ہم اپنے وقت، پیسہ اور اہلیت تینوں کو ضائع کرنے میں خودکفیل ہیں اور

ماشااللہ کارہائے نمایاں کی اہلیت رکھتے ہیں۔ یہ تو محض ایک مثال ہے ہمارے ملک میں ہر بڑے پراجیکٹ کے ساتھ کم وبیش ایسا ہی سلوک ہوتا ہے، اپنے گردوپیش میں نگاہ دوڑائیے، بہت سی مثالیں آپ کو مل جائیں گی۔ سوچنے کی بات یہ ہے کہ پرائیویٹ سیکٹر اور حکومتی سطح پر تعمیر ہونے والے منصوبہ جات کی قسمت میں ایسا ہی کیوں لکھا ہوتا ہے؟ بنیادی غلطی کہاں پر ہے؟ حقیقت یہ ہے کہ ہم سب میں ہر کوئی دوسرے کا کام کر رہا ہے اور اس کا اپنا کام کوئی دوسرا کر رہا ہے۔ ہم دوسروں کی اہلیت کے بارے میں عدم اعتمادی کی فضاء سے کب باہر نکلیں گے؟ اور کب ہر شخص کو اپنا کام ذمہ داری سے پورا کرنے کیلئے فری ہینڈ دیں گے، آخر کب؟

(جہان پاکستان، ۱۹ نومبر ۲۰۱۳ء)

سہ ماہی 'تاریخ' کی گولڈن جوبلی

ڈاکٹر مبارک علی کی زیرِ ادارت شائع ہونے والے سہ ماہی رسالے' تاریخ' کی گولڈن جوبلی منانے کے لیے آج تمام احباب جمع ہیں۔ اس پُر آشوب عہد میں کہ جب لوگوں کو نان و نفقہ کے بندو بست سے ہی فرصت نہیں مل پا رہی، ڈاکٹر مبارک علی ان سے تاریخ کے موضوعات پر لکھنے اور پھر اس لکھے کو پڑھنے پر اصرار کر رہے ہیں۔ ڈاکٹر صاحب جیسا فولادی اعصاب رکھنے والا شخص ہی ایسے بڑے کام میں ہاتھ ڈال سکتا ہے۔ ہماری تاریخ کہ جو کافی حد تک مفروضوں پر بنیاد کرتی ہے، اس میں سے گزرے وقتوں کے ٹھوس حقائق برآمد کرنا جوئے شیر لانے سے کم نہیں۔ یہی وجہ ہے کہ جب کہیں پرانے شواہد کی مدد سے گزرے وقتوں کے بارے میں کچھ معلوم کرنے کی کوشش کی جاتی ہے تو کئی زاویوں سے حقائق ہمارے سامنے آتے ہیں۔ ان میں تضادات کا ہونا قدرتی امر ہے۔ ان تضادات کے باہم موازنے اور تجزیے سے بعض اوقات کوئی ایسی بات برآمد ہو جاتی ہے جو اپنے عہد کی گم حقیقت کے قریب ترین ہوتی ہے، مگر یہ حقیقت پھر بھی نہیں ہوتی، حقیقت کا محض ایک ہیولہ ہوتا ہے جس کو ہمارا مورّخ اور محقق اپنی تہذیبی سمجھ بوجھ اور تخلیقی صلاحیتوں کی مدد سے اپنی گرفت میں لانے کی کوشش میں لگا رہتا ہے۔

جو افعال انسان سے سرزد ہوتے ہیں، جو باتیں اور محفلیں برپا ہوتی ہیں، وہاں موجود لوگوں کے ذہنوں میں محفوظ ہو جاتی ہیں۔ اب اگر ان میں کوئی شخص ایسا ہو جو ان کو لفظوں کی صورت میں یا کسی اور تخلیقی اظہار کی صورت میں محفوظ کر سکتا ہو، تو وہ اس کو تحریری صورت میں لے آتا ہے۔ اب یہاں پھر بات اس شخص کی ذاتی اہلیت اور دیانتداری پر جا کر اٹک جاتی ہے۔ اس کی ایک اہم مثال قدرت اللہ شہاب کا' شہاب نامہ' ہے کہ جس میں ایسے واقعات بھی درج کر دیے گئے کہ جو صداقت پر مبنی نہ تھے۔ ان کی تاریخی صداقت کو جھٹلانے والے ایسے کردار کہ جو اس وقت وہاں موجود تھے،

ابھی بقید حیات ہیں۔ اب وہ لوگ جب 'شہاب نامہ' پڑھتے ہیں تو ان واقعات کی صحت سے انکاری ہو جاتے ہیں۔ اب یہ خودنوشت تو ہمارے سامنے کا قصہ ہے اور اس میں شامل واقعات کی صحت پر بھی تشکیک کی انگلی رکھ دی جاتی ہے۔ ذرا سوچیے ان صدیوں پرانی لکھی گئی خودنوشتوں کے بارے میں کہ جن پر ہمارے تمام تجزیے بنیاد کرتے ہیں۔ دارا شکوہ نے مجمع البحرین لکھی، اپنشدوں کو سنسکرت سے فارسی میں پہلی بار ترجمہ کیا اور اورنگزیب عالمگیر نے وقت کے قاضی سے اس کے لیے موت کا حکم نامہ حاصل کیا اور پھر مغلوں کی روایت کے خلاف، بڑا بیٹا نہ ہوتے ہوئے بھی نصف صدی برصغیر پر حکومت کی۔ اپنے باپ کو قید خانے میں ڈالے رکھا۔ تاریخ کا ایک رخ تو یہ ہے جو براہ راست انسانی زندگی اور اس کے افعال سے جڑا ہوا ہے۔ مگر یہ معلومات ذاتی اور خاص تناظر میں ہو سکتی ہیں۔ تاریخ کسی ایک نقطہ پر مرکوز ہو کر کسی حتمی سچائی کو دریافت کر کے مطمئن نہیں ہو جاتی۔ جو بظاہر نظر آ رہا ہوتا ہے، تاریخی حقائق اس سے کہیں زیادہ الگ، مختلف اور کثیر سطحی ہو سکتے ہیں۔ آج کے عہد کے تاریخی نظریات نے ان مختلف سطحوں کی دریافت کا کام اپنے ذمہ لیا ہے۔ یہ بہت مشکل اور باریک بینی کا کام ہے۔ نہایت ہی محدود ذرائع ہوتے ہوئے دیانتداری کے ساتھ نظر نہ آنے والے اصل حقائق تک رسائی بہت مشکل کام ہے۔

انسانی ذات، عوامل اور محرکات سے جڑی ہوئی سچائیاں اپنی جگہ، مگر ان کی دریافت میں قدیم اور اجڑ جانے والی تہذیبوں کے بچ جانے والے آثار کی معاونت سے اس عہد کی تہذیبی سچائیوں تک رسائی کے لیے جس فنی اور علمی صلاحیتوں کی ضرورت پڑتی ہے، اگر مورخ ان سے متصف نہ ہو تو اصل حقائق کسی اور صورت میں ہمارے سامنے آ جاتے ہیں۔ سندھ کی ایک بیٹی نے محمد بن قاسم کو اپنی مدد کے لیے پکارا، اس ایک جملے کی بازگشت سے اپنی تاریخ کو مصفّٰی کرنے کے لیے ہمیں نہ جانے کتنی صدیاں درکار ہوں گی۔ وادی سندھ کی تہذیب کا پہلا حوالہ 1742ء میں چارلس میسن کے سفرناموں میں ملتا ہے کہ جس میں وہ ذکر کرتا ہے کہ یہاں کچھ لوگ ایک پرانی تہذیب کے بارے میں باتیں کر رہے تھے۔ اس کا دوسرا حوالہ 110 سال بعد (1852ء) ہمیں الیگزنڈر کننگھم کے ہاں ملتا ہے کہ جب وہ ہڑپہ جاتا ہے تو اسے وہاں دو برطانوی انجینئر ملتے ہیں جان اور ولیم برنٹن کہ جو ایسٹ انڈیا ریلوے کمپنی کے لیے کراچی تا لاہور ریلوے لائن بچھا رہے ہوتے ہیں۔ وہ ذکر کرتے ہیں کہ جب ان کو یہاں پتھر نہیں مل رہا تھا تو مقامی لوگوں نے کہا کہ یہاں سے کچھ فاصلے پر پرانے کھنڈرات ہیں کہ

جہاں اینٹوں کا روڑا دستیاب ہے جو ریلوے لائن کی بنیادوں میں استعمال کیا جا سکتا ہے۔ اس وقت تک کسی کو اس بات کا علم ہی نہیں ہے کہ یہاں پر کوئی پانچ ہزار سال پرانی تہذیب کے آثار موجود ہیں۔ برطانوی انجینئرز نے 150 کلومیٹر لمبی ریلوے لائن کی بنیاد میں ان پرانی اینٹوں کو استعمال کیا جو ہڑپہ کے کھنڈرات سے حاصل کی گئی تھیں۔ اس کے بعد مزید 70 سال (1921-22) گزر جاتے ہیں جب جان مارشل موئن جوڈارو اور ہڑپہ کی قدیمی تہذیب کو دریافت کرتا ہے۔ اس دور میں جو زبان لکھی اور بولی جارہی تھی، اس کا رسم الخط ابھی تک پڑھا نہیں جا سکا۔ یہ مورخین کے لیے ایک اور اپاہج پن ہے۔ ان کے پاس کوئی ایسی جادوئی قوتیں تو ہوتی نہیں کہ وہ ان کی مدد سے صدیوں پرانی تہذیبوں کے درست احوال ہم تک پہنچا سکیں۔

ہم ذرا جدید دور کی بات کر لیتے ہیں کہ جہاں زبان بھی پڑھی جا سکتی ہے اور تحریری صورت میں بھی بادشاہوں اور ان کے مصاحبین نے کچھ نہ کچھ چھوڑا ہے۔ اس لکھے ہوئے مواد کے بین السطور پوشیدہ معانی تک پہنچنا ایک اور طرح سے مشکل کام ہے۔ شاہجہان نے تاج محل بنایا، اورنگزیب عالمگیر نے بادشاہی مسجد بنائی۔ تاج محل اور بادشاہی مسجد دونوں عمارتوں کو دیکھنے کے لیے آنے والوں کی قطاریں لگی رہتی ہیں۔ اُس وقت بھی ان کی تعمیر شاہی خزانے سے ہوئی جو بادشاہ خراج یا لگان کی شکل میں رعایا سے ٹیکس وصول کرتا تھا اور اب تاج محل کو دیکھنے کے لیے آنے والے ٹکٹ کی صورت میں حکومتِ وقت کی جیبیں بھر رہے ہیں جب کہ بادشاہی مسجد کو دیکھنے کے لیے آنے والے وہاں رکھے گئے تبرکاتِ مقدسہ کو دیکھنے کی قیمت ادا کرتے ہیں۔ دونوں عمارتیں اس زمین پر اپنے موجود ہونے کا قرض اُتار رہی ہیں۔ ان عمارتوں کے بادشاہوں اور بنانے والوں نے کبھی سوچا بھی نہ ہوگا کہ آنے والا وقت سوسائٹی میں اُن کا کیا مقام اور کردار متعین کرے گا؟ سینکڑوں گھرانوں کا روزگار اور معاش ان عمارتوں کی تاریخی حیثیت ہونے سے وابستہ ہے۔ یہ عمارتیں کوئی پروڈکشن یونٹ نہیں ہیں کہ وہ اپنے منتظمین کے لیے رزق کا سبب بنیں۔ وقت کے ساتھ ان عمارتوں کے اس تبدیل ہونے والے کردار کو ہمارا فکشن تو پیش کرتا ہے، ہماری تاریخ ابھی اس مقام پر نہیں پہنچی کہ وہ اس تبدیلی کے حوالے سے کوئی نظریاتی بات کر سکے۔ مگر ہمارا یہ سوال ہے کہ ان عمارتوں کے اس تبدیل ہوتے ہوئے کردار کے بارے میں لکھا جانا کیا ہماری تاریخ کا حصہ نہیں ہونا چاہیئے؟

ہمارے ماہرین فنِ تعمیرات ان کی ڈاکومنٹیشن اور جمالیات کے تناسب کی تلاش سے آگے نہیں

بڑھ رہے، ایک صدی سے وہیں رکے ہوئے ہیں جب کہ ہمارے مورخین ان عمارتوں کے ظاہری خدوخال اور بادشاہوں کو خراج تحسین پیش کرنے کی سرحد عبور نہیں کر پا رہے۔ ایسی عمومی صورت حال میں ڈاکٹر مبارک علی کی سوچ اور ان کا کام اور پھر دوسرے لوگوں کے لیے ان کی حوصلہ افزائی ہمارے عہد کے لیے کسی انعام سے کم نہیں۔ ڈاکٹر مبارک علی کا سہ ماہی رسالہ 'تاریخ' ایسا ہی ایک پلیٹ فارم مہیا کرتا ہے کہ جس پر تاریخِ انسانی سے جڑا ہوا کوئی موضوع بھی زیرِ بحث لایا جا سکتا ہے۔ اس معاملے میں ڈاکٹر صاحب کی پالیسی میں بے حد لچک موجود ہے۔ میں اس رسالے کی پچاسویں اشاعت پر ڈاکٹر مبارک علی کو مبارک باد پیش کرتا ہوں اور ان کی صحت اور طویل العمری کے لیے دعا گو ہوں۔ اس کارِ عظیم کو سرانجام دینے میں ایک بڑا حصہ اس کے پبلشر جناب ظہور احمد کا بھی ہے جو فکشن ہاؤس کے نام سے ایک طباعتی ادارہ چلا رہے ہیں اور بہت کم قیمت پر یہ رسالہ شائع کر کے لوگوں تک پہنچاتے ہیں۔ وہ بہت متحرک، توانا اور کمٹمنٹ کے آدمی ہیں اور مستقل مزاجی سے ایسی کتب کی اشاعت میں جتے ہوئے ہیں جو اردو پڑھنے والوں میں تاریخی اور تہذیبی شعور کو اجاگر کرنے میں ممدومعاون ہیں۔ ڈاکٹر مبارک علی کی تحریک ان کی سرپرستی کے بغیر یقیناً ادھوری رہ جاتی۔

(جہان پاکستان، یکم مئی ۲۰۱۵ء)

مابعد نائن الیون عالمی تعمیراتی ترجیحات

جب بھی قدرتی آفات یا انسانی ذہن کا پیدا کردہ کوئی عفریت بستیوں پر حملہ آور ہوتا ہے، اس کے اثرات بہت تباہ کن اور دُور رس ہوتے ہیں۔ دیکھنے والوں کی نظر میں یہ ایک واقعہ یا سانحہ ہوتا ہے مگر جو لوگ اس سے گزرتے ہیں، وہ زیادہ بہتر بتا سکتے ہیں کہ اِس واقعے یا سانحے نے اُن کی زندگی، گردوپیش اور طرزِ معاشرت پر کیا اثرات مرتب کیے ہیں۔ ہم تاریخ میں زیادہ دور نہیں جائیں گے، بات کا آغاز نائن الیون (9/11) کے سانحہ سے کر لیتے ہیں۔ امریکہ کی ریاست میں موجود چند عمارتوں سے جہاز ٹکرا دیئے گئے جس کے نتیجے میں ٹون ٹاور کی عمارت کہ جو امریکی معیشت میں ریڑھ کی ہڈی جیسی تھی، جل کر خاکستر ہوگئی۔ سینکڑوں لوگ اس نہ قابو میں آنے والی آگ میں زندہ جل گئے۔ اس کی دہشت نے لاکھوں امریکیوں کو نفسیاتی عارضوں میں مبتلا کر دیا۔ تجزیہ نگار اور محقق آج بھی ان اثرات پر تحقیق کر رہے ہیں۔ دیکھا جائے تو ہیروشیما و ناگاساکی پر ایٹم بم گرائے جانے کے بعد نائن الیون کا واقعہ انسانی زندگی کا ایک بڑا سانحہ ہے۔ ہیروشیما و ناگاساکی پر امریکہ کی جانب سے ریاستی دہشت گردی کی گئی مگر ٹون ٹاور پر ایک مخصوص گروہ نے دہشت گردی کی واردات کی۔ ہیروشیما، ناگاساکی میں ہونے والی دہشت گردی کے نتیجے میں آج بھی انسانی نسلیں ذہنی و جسمانی طور پر معذور پیدا ہو رہی ہیں مگر ہمارا آج کا موضوع اس سے قدرے مختلف ہے کہ دہشت گردی کے ان منظم واقعات کے عمارتوں کے ڈیزائن اور عالمی فنِ تعمیر پر کیا اثرات مرتب ہوئے ہیں؟

جاپان میں زلزلے بہت آتے ہیں۔ ماہرینِ تعمیرات نے اس کے کئی حل نکالے ہیں، کثیر منزلہ عمارات کی تعمیر اب ایسی تیکنیک سے ہو رہی ہے کہ زلزلہ کے جھٹکوں سے اسٹرکچر پر ایسے اثرات نہیں ہوتے کہ وہ یکسر زمین بوس ہو جائے۔ اسی طرح ایسی عمارات کی بنیادوں کے ڈیزائن میں ایسی سہولت رکھی جاتی ہے کہ یہ جھٹکے عمارت سے جب بنیاد میں منتقل ہوتے ہیں تو بنیاد میں پنڈولم کی طرح حرکت

کرنے کی گنجائش موجود ہوتی ہے۔ لہٰذا جب بھی زلزلہ آتا ہے عمارت کافی دیر تک جھولتی رہتی ہے اور پھر آہستہ آہستہ ساکن ہو جاتی ہے مگر زمین بوس نہیں ہوتی۔ ان بنیادوں میں بیرنگ (Bearing) کا استعمال بھی عمارت کو زلزلے کے جھٹکے سے جھول کر خود کو گرنے سے محفوظ رکھنے کی اہلیت عطا کرتا ہے مگر نائن الیون کا حادثہ قدرتی آفات میں سے نہیں تھا بلکہ یہ انسانی ذہن کا سوچا سمجھا منصوبہ تھا جس میں پلاننگ کرنے والوں کو سو فیصد کامیابی ہوئی۔ اس حادثے کے بعد عالمی سطح پر عمارات کے ڈیزائن کی ترجیحات بدل گئی ہیں۔ عالمی سطح پر ہونے والے تعمیراتی ڈیزائن کے مقابلوں میں عمارت کا خوبصورت، سستا اور فعال ہونا ہی کافی نہیں رہا۔ اب کثیر منزلہ عمارات میں ہنگامی اخراج کا فعال انتظام اولین ترجیحات میں ہے۔ دہشت گردی یا اس کے نتیجے میں تباہ ہونے والی عمارت کے مکین کس راستے سے اور کیسے کم سے کم وقت میں باہر نکل کر خود کو محفوظ کر سکیں گے؟ عمارتوں میں ہلکا وزن والا سامان تعمیرات استعمال کیا جائے مگر اسے جلد آگ نہیں لگنی چاہیے۔ اسٹیل کے ستون اور چھتیں ایسی ہوں کہ آگ کی تپش سے ان کو پگھلنے میں اتنا وقت لگ جائے کہ عمارت کے لوگ ہنگامی اخراج کے راستے سے باہر نکل سکیں۔ آگ بجھانے والے آلات اور ادارے اب اتنی اہمیت نہیں رکھتے اس لئے کہ ان آلات کے استعمال اور ان اداروں کے لوگوں کا مشینری لے کر مقررہ جگہ پر پہنچنے میں اتنا وقت لگ جاتا ہے کہ تب تک عمارت اور انسانی زندگیوں کا ناقابل تلافی نقصان ہو چکا ہوتا ہے۔ عمارتوں کے ڈیزائن میں ایک اور بنیادی ترجیح یہ رکھی جا رہی ہے کہ عمارات کے مکین کتنے وقت میں عمارت خالی کر سکتے ہیں؟ اس کیلئے جو زیادہ سے زیادہ وقت مقرر کیا گیا ہے وہ بارہ منٹ کا ہے۔ مکینوں کا ہنگامی اخراج برقی زینوں اور سیڑھیوں سے بارہ منٹ کے اندر اندر یقینی ہوگا اور اس عمل کو فعال بنانے اور مقررہ وقت کے اندر عمارت خالی کرنے کیلئے سال کے ایام میں کئی مرتبہ عملی مظاہرہ کیلئے پریکٹس بھی کی جاتی ہے تاکہ ہنگامی اور ناگہانی صورتحال سے نمٹنے کیلئے مکینوں کو سب کچھ پہلے سے معلوم ہو۔ سیڑھیوں اور برقی زینوں کے اردگرد کنکریٹ کی ایسی دیواریں بنائی جا رہی ہیں کہ آگ لگنے کے بعد اس عمارتی ڈھانچے کے تباہ ہونے میں اتنا وقت ضرور لگ جائے کہ لوگ ہنگامی اخراج کے راستے سے عمارت سے باہر نکل سکیں۔

آج عالمی مقابلہ ہائے فن تعمیرات میں جو ڈیزائن اول قرار دیئے جا رہے ہیں، ان کے معیار کو جانچنے کیلئے مذکورہ بالا بنیادی شرائط طے کر دی جاتی ہیں۔ کئی دہائیوں کے بعد تعمیرات سے وابستہ

اداروں نے تعمیراتی بائی لاز (Bi laws) پر نظر ثانی کی ہے۔ دنیا بھر کے فن تعمیر پڑھانے والے اداروں میں ایسے مضامین کو خصوصی اور لازمی طور پر شامل کیا جا رہا ہے۔ انفراسٹرکچر انجینئرز پاور سپلائی کے نظام کو بہتر بنانے اور تاریں بچھانے کے عمل پر اپنا تجربہ اور صلاحیتیں مرکوز کیے ہوئے ہیں۔ بجلی کیلئے ایسی تاریں متعارف کروائی گئی ہیں جن پر آگ کا کوئی اثر نہیں ہوتا۔ انسان نے اس زمین پر اپنے استعمال کیلئے ایسی ایسی تعمیرات کر دی ہیں کہ دھرتی ماتا کے سینے پر بوجھ دن بدن بڑھتا جا رہا ہے جو قطعاً غیر فطری ہے۔ انسان کی اپنی سوچ لاکھ ایسی سہی کہ۔۔۔

تمام بوجھ ہمارے سروں پہ رکھے ہیں
زمیں کے سینے پہ رکھا ہوا تو خس بھی نہیں

مگر حقیقت یہی ہے کہ ہم نے فطرت کے خوبصورت چہرے کو مسخ کرنے میں کوئی کسر نہیں اٹھا رکھی۔ ہم نے سمندروں میں عمارتیں کھڑی کر دی ہیں۔ ہم نے پہاڑوں کو کھود کر ہاؤسنگ اسکیموں میں تبدیل کر دیا ہے، موٹر وے بچھائی ہیں، ایٹمی دھماکے کیے ہیں۔ ایٹمی تجربات کیے جا رہے ہیں۔ ہماری زمین ان غیر فطری تغیرات کو آخر کب تک برداشت کرتی رہے گی۔ پہلے انسان پھل، سبزیاں اور جانوروں کو اپنی غذا کا جزو بنانے کیلئے فطرت کے خلاف نبرد آزما رہتا تھا مگر آج کے انسان نے نہایت پیچیدہ قسم کے عوامل استعمال کر کے فطرت کو تباہ کرنے کی منصوبہ بندی کر رکھی ہے۔ یہ سب کرنے کی ضرورت نہیں اگر ہم فطری زندگی گزارنے کا تہیہ کر لیں، تمام انسانوں کو زندگی گزارنے کا برابر حق دے دیں، دوسروں کے حقوق غضب کر کے اپنے تسلط کی عمارات تعمیر نہ کریں، تمام بنی نوع انسان پیدا ہونے اور مرنے میں تو یکساں ہیں مگر اس کے درمیانی وقفہ میں یہ یکسانیت اور مساوات کیوں قائم نہیں رکھ سکتے، اگر ایسا کر لیں تو یہ سارے تردد ہرگز ان کو نہ کرنا پڑیں۔

(جہان پاکستان، ۲۳ اکتوبر ۲۰۱۳ء)

بڑھ رہے، ایک صدی سے وہیں رکے ہوئے ہیں جب کہ ہمارے مورخین ان عمارتوں کے ظاہری خدوخال اور بادشاہوں کو خراجِ تحسین پیش کرنے کی سرحد عبور نہیں کر پا رہے۔ ایسی عمومی صورت حال میں ڈاکٹر مبارک علی کی سوچ اور ان کا کام اور پھر دوسرے لوگوں کے لیے ان کی حوصلہ افزائی ہمارے عہد کے لیے کسی انعام سے کم نہیں۔ ڈاکٹر مبارک علی کا سہ ماہی رسالہ 'تاریخ' ایسا ہی ایک پلیٹ فارم مہیا کرتا ہے کہ جس پر تاریخِ انسانی سے جڑا ہوا کوئی موضوع بھی زیرِ بحث لایا جا سکتا ہے۔ اس معاملے میں ڈاکٹر صاحب کی پالیسی میں بے حد لچک موجود ہے۔ میں اس رسالے کی پچاسویں اشاعت پر ڈاکٹر مبارک علی کو مبارک باد پیش کرتا ہوں اور ان کی صحت اور طویل العمری کے لیے دعا گو ہوں۔ اس کارِ عظیم کو سرانجام دینے میں ایک بڑا حصہ اس کے پبلشر جناب ظہور احمد کا بھی ہے جو فکشن ہاؤس کے نام سے ایک طباعتی ادارہ چلا رہے ہیں اور بہت کم قیمت پر یہ رسالہ شائع کر کے لوگوں تک پہنچاتے ہیں۔ وہ بہت متحرک، توانا اور کمٹمنٹ کے آدمی ہیں اور مستقل مزاجی سے ایسی کتب کی اشاعت میں جتے ہوئے ہیں جو اردو پڑھنے والوں میں تاریخی اور تہذیبی شعور کو اجاگر کرنے میں ممد و معاون ہیں۔ ڈاکٹر مبارک علی کی تحریک ان کی سرپرستی کے بغیر یقیناً ادھوری رہ جاتی۔

(جہان پاکستان، یکم مئی ۲۰۱۵ء)

باغِ جناح

بابل اور نینوا کے معلق باغات ہوں یا باغِ بہشت کا تذکرہ کہ جہاں سے حضرت آدم کو اماں حوا کی معیت میں حکمِ سفر ملا تھا، تاریخی تناظر میں ایک عجیب طلسماتی فضا کا ہیولہ انسانی ذہن کے دریچوں سے جھانکتا محسوس ہوتا ہے۔ وہ باغات جو مقبروں اور محلوں میں بادشاہوں نے بنوائے، ان کی تعمیر کے پیچھے بھی جنت الفردوس کے باغات کا تصور ہی رہا ہے مگر پاکستان کے دل لاہور شہر میں باغِ جناح کہ جو اپنی تعمیر کے وقت لارنس گارڈن کہلاتا تھا، ایک ایسا باغ ہے جو لوگوں کے لیے بنایا گیا، بل کہ یوں کہنا چاہیے کہ فطرت اور جمالیات سے محبت کرنے والوں کے ذوق کی تسکین کے لیے باغِ جناح تعمیر کیا گیا۔ بانو قدسیہ کے ناول راجا گدھ میں پیش کیے جانے والے منظر نامہ کا ایک بڑا حصہ یہاں تشکیل پایا ہے۔ یہ سچ مچ کا لینڈ اسکیپ ہے جسے بانو قدسیہ نے اپنے لفظوں میں ڈھال کر ایسا پر تاثر بنا دیا ہے کہ آپ ناول پڑھتے ہوئے اُس کی گرفت میں آ جاتے ہیں اور اگر آپ نے باغِ جناح کے ان رستوں اور درختوں کو نہیں دیکھا، تو بانو قدسیہ کی آنکھوں سے آپ اس منظر نامہ کو دیکھتے اور محسوس کرتے ہیں۔ یہاں کے قدیمی درختوں کی اونچی چوٹیوں پر گدھ آج بھی خاموش اور چپ چاپ گھنٹوں بیٹھے رہتے ہیں۔ ان کی موجودگی یہاں کی پر اسراریت میں اور بھی اضافہ کا سبب بنتی ہے۔ ان ہی گدھوں کے درمیان گھومتے پھرتے بانو قدسیہ کے ناول کا مرکزی کردار راجا گدھ کی صورت میں ڈھل گیا تھا۔ یہیں اس کو لاحاصل محبت کا تجربہ ہوا۔ تب کا باغِ جناح ایسا پر رونق نہیں تھا جیسا اب ہے۔ تب محبت کرنے والوں کو یہاں تنہائی اور فطری رعنائی میسر تھی جس کا تناسب اب کم ہو گیا ہے۔ راجا گدھ کے ناول میں وہ درخت جس کا تذکرہ ہے، محبت کرنے والوں نے اسے تلاش کر کے اس پر ایک تختی لگا دی ہے جو محبت کی ایک یادگار کے طور پر آج بھی موجود ہے۔

باغِ جناح ایک جانب سے اگر لاہور کی مال روڈ کہ جسے ٹھنڈی سڑک کہا جاتا رہا ہے، پر واقع ہے

مینار کی علامت

مینار کا لفظ ''نور'' سے نکلا ہے جس کے معنی ''روشنی'' کے ہیں۔ ایسا منبع جہاں سے روشنی پھوٹ رہی ہو، ایک عام مسلمان جس نے تاریخ کا مطالعہ نہیں کیا، وہ فوراً کہے گا کہ یہ نور ہے مگر یہاں لفظ نور روشنی کے حقیقی معنوں میں استعمال ہوا ہے۔ کئی صدیوں پہلے مینار دراصل واچ ٹاور (Watch Tower) ہوتے تھے، آبادی کے گرد تعمیر کی گئی فصیلوں میں واچ ٹاور تعمیر کیے جاتے تھے تاکہ آنے والے دشمنوں کی آمد کا حملے سے قبل معلوم ہو سکے۔ ان اونچے برجوں پر چوکیدار تعینات کئے جاتے تھے اور رات کو روشنی کا اہتمام ہوتا تھا۔ زمانہ قدیم میں چونکہ سفر دن کی گرمی سے بچنے کیلئے راتوں کو کیا جاتا تھا، ایسے راستوں پر کچھ فاصلوں پر اس طرح کے مینار تعمیر کیے جاتے تھے جہاں رات روشنی ہونے کے سبب راستہ گم ہونے کا احتمال کم ہو جاتا تھا۔ اگرچہ درست راستہ کے تعین کیلئے باقاعدہ ستاروں کا علم سیکھا جاتا تھا مگر عام مسافروں کی رہنمائی کیلئے یہ مینار بہت اہمیت رکھتے تھے۔

حضرت محمد ﷺ نے جب حضرت بلالؓ کو اذان دینے کیلئے کہا تو بعض روایات کے مطابق انہوں نے اونچی جگہ کھڑے ہو کر اذان دی یعنی لوگوں کو نماز کیلئے بلایا۔ یہاں آپ نے اصحابہ کرامؓ سے رائے بھی لی کہ لوگوں کو نماز کیلئے کس طرح بلایا جائے۔ اس دوران عیسائیوں اور یہودیوں کے ہاں مروجہ طریقہ کار بھی زیر بحث آیا مگر حتمی طور پر ان سے الگ تھلگ راستہ اختیار کرنے کا فیصلہ کیا گیا اور یوں مسجد کے اندر مینار متعارف ہوا۔ بعد ازاں مینار کے تعمیر میں ابتدائی خدوخال واچ ٹاور سے ہی لئے گئے مگر کئی دہائیاں گزرنے کے بعد واچ ٹاور (Watch Tower) سے مسجد کے مینار نے الگ اور منفرد شناخت حاصل کر لی۔ دنیا بھر میں میناروں کی تعمیر کی طریقہ کار، بنیادوں کی استقامت، ہوا کا دباؤ، مینار کی اونچائی، سیڑھی کا تصور، بالکونی یا جھروکے کا آغاز دراصل مسجد کے مینار کی تعمیر میں معاون ثابت ہوا۔ خاص طور پر سیڑھیوں کی اندرونی مرکزی حصے میں ستون کی تعمیر نے مینار کو ہوا کے دباؤ اور

اذان دیتا ہے مگر آواز چاروں عالم بستی اور شہر میں گونجتی ہے۔

دنیا کے کچھ خطوں میں مساجد کے میناروں سے سفید پرچم نماز کے اوقات میں لہرا دیئے جاتے تا کہ دور فاصلے سے کہ جہاں آواز نہیں پہنچ سکتی، ان لہراتے ہوئے جھنڈوں کو دیکھ کر نماز کے اوقات کی اطلاع لوگوں تک پہنچ سکے۔ اگر چہ اب مینار کی ضرورت نہیں رہی مگر ایک اسلامی بستی اور شہر کے اندر مینار کی تعمیر مساجد کی موجودگی کا بصری سطح پر پتہ دیتی ہے اور دور سے معلوم ہو جاتا ہے کہ یہ مسلمانوں کی بستی ہے اور یہ معلوم بھی ہو جاتا ہے کہ یہاں مسجد ہے۔ مینار کی تعمیر نے واچ ٹاور سے لے کر منارہ نور تک کا سفر اگر چہ کئی صدیوں میں طے کیا ہے مگر اب یہ مینار لوگوں کے دلوں اور ذہنوں میں مسجد کے لازمی جز کے طور پر اپنی شناخت بنا چکا ہے۔ مسجد اور مینار دونوں ایک دوسرے کیلئے لازم اور ملزوم ہیں۔ مینار کو مسجد سے منہا نہیں کیا جا سکتا۔ گول مسجد کراچی، فیصل مسجد اسلام آباد، مسجد وزیر خان لاہور، بادشاہی مسجد لاہور، مسجد شہداء لاہور یا داتا دربار مسجد لاہور ہو، ان کے ساتھ مینار کی تعمیر ایک لازمی عنصر کے طور پر کی گئی ہے۔ روایتی مساجد اور جدید مساجد میں یہ مینار ایک سے چار کی تعداد میں تعمیر کیے جاتے ہیں۔ تعداد کچھ بھی ہو مسجد کے ساتھ مینار خدا کی وحدانیت کی علامت کے طور پر اپنی شناخت بنا چکا ہے۔

(جہان پاکستان، ۱۶ فروری ۲۰۱۴ء)

باغِ جناح

بابل اور نینوا کے معلق باغات ہوں یا باغ بہشت کا تذکرہ کہ جہاں سے حضرت آدم کو اماں حوا کی معیت میں حکم سفر ملا تھا، تاریخی تناظر میں ایک عجیب طلسماتی فضا کا ہیولہ انسانی ذہن کے دریچوں سے جھانکتا محسوس ہوتا ہے۔ وہ باغات جو مقبروں اور محلوں میں بادشاہوں نے بنوائے، ان کی تعمیر کے پیچھے بھی جنت الفردوس کے باغات کا تصور ہی رہا ہے مگر پاکستان کے دل لاہور شہر میں باغ جناح کہ جو اپنی تعمیر کے وقت لارنس گارڈن کہلاتا تھا، ایک ایسا باغ ہے جو لوگوں کے لیے بنایا گیا، بل کہ یوں کہنا چاہئے کہ فطرت اور جمالیات سے محبت کرنے والوں کے ذوق کی تسکین کے لیے باغ جناح تعمیر کیا گیا۔ بانو قدسیہ کے ناول راجا گدھ میں پیش کیے جانے والے منظر نامہ کا ایک بڑا حصہ یہاں تشکیل پایا ہے۔ یہ سچ مچ کا لینڈ اسکیپ ہے جسے بانو قدسیہ نے اپنے لفظوں میں ڈھال کر ایسا پر تاثر بنا دیا ہے کہ آپ ناول پڑھتے ہوئے اُس کی گرفت میں آ جاتے ہیں اور اگر آپ نے باغ جناح کے ان رستوں اور درختوں کو نہیں دیکھا، تو بانو قدسیہ کی آنکھوں سے آپ اس منظر نامہ کو دیکھتے اور محسوس کرتے ہیں۔ یہاں کے قدیمی درختوں کی اونچی چوٹیوں پر گدھ آج بھی خاموش اور چپ چاپ گھنٹوں بیٹھے رہتے ہیں۔ ان کی موجودگی یہاں کی پر اسراریت میں اور بھی اضافہ کا سبب بنتی ہے۔ ان ہی گدھوں کے درمیان گھومتے پھرتے بانو قدسیہ کے ناول کا مرکزی کردار راجا گدھ کی صورت میں ڈھل گیا تھا۔ یہیں اس کو لاحاصل محبت کا تجربہ ہوا۔ تب کا باغ جناح ایسا پر رونق نہیں تھا جیسا اب ہے۔ تب محبت کرنے والوں کو یہاں تنہائی اور فطری رعنائی میسر تھی جس کا تناسب اب کم ہو گیا ہے۔ راجا گدھ کے ناول میں وہ درخت جس کا تذکرہ ہے، محبت کرنے والوں نے اسے تلاش کر کے اس پر ایک تختی لگا دی ہے جو محبت کی ایک یادگار کے طور پر آج بھی موجود ہے۔

باغ جناح ایک جانب سے اگر لاہور کی مال روڈ کہ جسے ٹھنڈی سڑک کہا جاتا رہا ہے، پر واقع ہے

تو دوسری جانب اس کا ایک کونا گورنر ہاؤس کے صدر دروازے تک پھیلا ہوا ہے۔ اس کی شمالی جانب لاہور کا چڑیا گھر ہے تو جنوبی جانب شارع ایوانِ صنعت وتجارت ہے۔ اس کی غربی جانب واقع سڑک کو لارنس روڈ کہا جاتا ہے جسے تھوڑا عرصہ پہلے حمید نظامی روڈ کے نام سے تبدیل کر دیا گیا ہے۔ باغ جناح کے دو داخلی دروازے شاہراہ قائد اعظم یعنی مال روڈ پر، دو دروازے لارنس روڈ اور ایک دروازہ شارع ایوان صنعت وتجارت پر کھلتا ہے۔ باغ جناح کا کل رقبہ 176 ایکڑ تھا۔ اس میں سے کچھ رقبہ چڑیا گھر اور بیرونی سڑکوں کی توسیع میں استعمال ہونے کے بعد اب 141 ایکڑ باقی بچ گیا ہے جس میں سے اگر اندر موجود سڑکوں اور عمارات کا رقبہ منہا کر دیا جائے تو سرسبز وشاداب درختوں سے بھرا 121 ایکڑ کا رقبہ باقی بچتا ہے۔ یہی بات اس باغ کا حسن ہے اور فطرت سے محبت کرنے والوں کو دیوانہ وار اپنی جانب کھینچنے کا بنیادی سبب ہے۔ پاکستان کے کسی دوسرے شہر میں ایسا تاریخی باغ موجود نہیں ہے کہ جہاں درختوں، اشجار، پھولوں اور بیلوں کی اتنی زیادہ اقسام پائی جاتی ہوں۔ باغ جناح کی تعمیر کے لیے زمین کے سروے کی بابت 1860ء میں کام شروع ہو گیا تھا۔ 1862ء میں انگلینڈ سے ایک ماہر باغات کو بلایا گیا جس نے ابتدائی طور پر باغ جناح کا نقشہ تیار کیا۔ یہاں پودوں کو پانی دینے کے لیے لاہور کینال سے پانی کی فراہمی کا ایک منصوبہ بھی تیار کیا گیا۔ جو پاکستان بننے کے کئی سال بعد تک کامیابی سے چلتا رہا۔

باغ جناح میں مسجد و لائبریری دارالسلام، قائد اعظم لائبریری، ٹینس کورٹ، جم خانہ کرکٹ پویلین، اوپن ایئر تھیٹر اور ریستوران سیر کے لیے آنے والوں کی دلچسپی کا سبب بنتے ہیں۔ قذافی اسٹیڈیم کی تعمیر سے پہلے باغ جناح کی اسی کرکٹ پویلین میں ویسٹ انڈیز اور نیوزی لینڈ کے ساتھ کرکٹ میچ کھیلے جاتے رہے۔ یہاں معروف صوفی بزرگ پیر سخی ابوالفیض الحسنؒ المعروف بابا ترت مرادؒ کا مزار بھی موجود ہے جہاں منت ماننے اور حاضری کے لیے آنے والوں کا تانتا بندھا رہتا ہے۔ ہر جمعرات کو قوالی ہوتی ہے، لنگر تقسیم کیا جاتا ہے۔ بابا سخی ترت مراد" کا مزار ایک کہنہ سال درخت کے نیچے ہے۔ چند سال پہلے جب محکمہ اوقاف نے مزار کی تعمیر نو کی، ایک تو اس کا فن تعمیر برطانوی عہد کے فن تعمیر کے مشابہ رکھا اور دوسرا اس قدیم درخت کو محفوظ رکھتے ہوئے مزار کی عمارت تعمیر کی۔ باغ جناح میں جم خانہ کلب، کاسموپولیٹن کلب، لیڈیز کلب موجود رہے ہیں۔ جم خانہ کلب کہ جو آفیسرز کے لیے بنایا گیا تھا، اسے 1984 میں قائد اعظم لائبریری میں تبدیل کر دیا گیا۔ اس کے علاوہ ایک قطعہ اراضی

پر گورنمنٹ کالج یونیورسٹی کے شعبہ باٹنی کی نگرانی میں ایک باغ بنایا گیا ہے جہاں مختلف انواع و اقسام کے پودوں اور پھولوں کی نشوونما اور ارتقا کا مطالعہ کیا جاتا ہے۔ یہاں 150 اقسام کے درخت، 140 اقسام کی جھاڑیاں، 50 قسموں کی بیلیں اور 100 سے زائد اقسام کے پھول باغ کی سیر کرنے والوں کی توجہ کا مرکز بنتے ہیں۔ ہندستان میں 69-1864 کے عرصہ میں وائسرائے کے طور پر تعینات جان لارینس کے حوالے سے لارینس گارڈن کا نام رکھا گیا۔ یہاں اس کا مجسمہ بھی نصب تھا جسے بعد میں شمالی آئرلینڈ منتقل کر دیا گیا۔

لارینس گارڈن میں دو اونچی پہاڑیاں ہیں جن کے بارے میں کہا جاتا ہے کہ یہ اینٹیں بنانے والے بھٹوں کے طور پر عہدِ مغلیہ میں استعمال ہوتی رہیں۔ ایک پہاڑی پر گورنمنٹ کالج کے ایک پرنسپل نے طلبا کے ڈراموں کے لیے اوپن ایئر تھیٹر بنایا جب کہ دوسری پہاڑی کو سیر کے لیے آنے والوں کی ایک پناہ گاہ بنا دیا گیا۔ جہاں تنہائی بھی تھی اور رعنائی بھی، جس کی محبت کرنے والوں کو ضرورت ہوتی ہے۔ یہاں ہزاروں محبتیں پروان چڑھیں۔ یہاں کے درخت محبت کرنے والوں کے درمیان ہونے والے وعدہ و پیمان کے گواہ ہیں، یہاں کی ہوائیں اپنے دامن میں محبتوں کی گرمی اور چاہتوں کا لمس سمیٹے ہوئے ہیں۔ یہاں کے پھول اپنے اندر اظہار و اقرارِ محبت کے وقت رخساروں پر کھلنے والی شفق کے رنگ میں رنگے ہوئے ہیں۔ اسی اوپن تھیٹر میں موسیقی کی سالانہ محفلیں ہوتی رہیں، جہاں روشن آرا کی آواز آج بھی سنائی دیتی ہے۔ باغ جناح میں باقاعدگی سے سیر کے لیے جانے والے چند روز میں کچھ چہروں سے شناسا ہو جاتے ہیں۔ اور جب یہاں سیر کے عادی ہو جاتے ہیں تو معلوم ہوتا ہے کہ کون کون لوگ یہاں باقاعدگی سے سیر کے لیے آتے ہیں۔ جب کسی روز سیر کرنے والوں کا سامنا کسی ایسے شخص سے نہ ہو تو وہ اُداس ہو جاتے ہیں اور جب تک اگلے روز اسے دوبارہ نہیں دیکھ لیتے، یہ اُداسی طاری رہتی ہے۔ درختوں کے بیچ میں طلوع ہوتے یا غروب ہوتے سورج کی کرنوں میں نظر آنے والے چہروں پر ایک اپنائیت اور شناسائی کا تاثر سیر کے لیے آنے والوں کو ان رستوں اور اس ماحول سے باندھ دیتا ہے۔ جو عادی ہیں اگر کچھ عرصہ ملک یا شہر سے باہر چلے جائیں تو واپسی پر یہ باغ انہیں اپنی جانب کھینچتا ہے۔ اس میں کیا پراسراریت ہے، اس کے بارے میں کسی کو کچھ معلوم نہیں۔ جو لوگ باغ جناح میں سیر کے عادی ہو جاتے ہیں، ان کو سیر کے لیے کسی ساتھی کی ضرورت نہیں رہتی۔ یہ درخت، یہ اشجار، یہاں کے پھول یہاں کے پرندے، دوڑتی

بھاگتی گلہریاں، سیر کرنے والوں کی دوست بن جاتی ہیں، وہ اُن سے باتیں کرنے لگتے ہیں۔ یہ درخت، یہ اشجار، یہ پھول یہ پرندے اُن کی باتیں سنتے ہیں، اور اپنی شاخیں ہلا ہلا کر اور اپنے پتے گرا گرا اُن کو اپنے ہونے کا احساس دلاتے ہیں۔ ایسی محسوسات آپ کو دنیا کے کسی اور باغ میں نہیں ملے گی۔ ایسا کیوں ہے؟ یہ تو معلوم نہیں، مگر ایسا ہے، یہ پورے وثوق سے کہا جا سکتا ہے۔

(روزنامہ نئی بات، ۲۲ اگست ۲۰۱۶ء)

پہچان بدلتے باغات اور سڑکیں

لاہور میں مال روڈ کہ جسے آج کل شاہراہ قائداعظم کہا جاتا ہے، جب انیسویں صدی کے وسط میں بنائی گئی ہوگی، کسی کے وہم وگمان میں بھی نہیں ہوگا، کہ آنے والے وقت میں یہ شاہراہ لاہور کی اکانومی کے لیے ریڑھ کی ہڈی کے بجائے محض جلسے جلوسوں اور عوامی احتجاج کا ایک مرکز بن کر رہ جائے گی۔ ڈیڑھ سو سال کا عرصہ اگر چہ کسی بھی شہر یا شہر کے کسی بھی حصے کے لئے کافی ہوتا ہے کہ وہ اپنا چولا بدل لے مگر پھر بھی شہروں کے کچھ علاقے ایسے ہوتے ہیں کہ جہاں صدیاں گزرنے کے بعد بھی کوئی تبدیلی نہیں آتی۔ مثال کے طور پر لاہور کا قلعہ، جہانگیر کا مقبرہ اور بادشاہی مسجد ہے کہ جہاں صدیاں گزرنے کے بعد بھی مستقل بنیادوں پر ایسی کوئی تبدیلی نہیں آئی۔ اگر سکھ یا انگریزی عہد میں جز وقتی کچھ بدلا بھی تو آنے والے وقت میں اس کا تشخص بحال ہو گیا مگر شاہراہ قائداعظم، اگر چہ اس تمام عرصہ میں شہر کی ایک بڑی سڑک کے طور پر ہی موجود رہی، مگر اس کے اردگرد اتنی تبدیلیاں آ گئیں کہ ہر آنے والے عہد نے اس پر اپنے نقش چھوڑے ہیں۔

تاریخی اعتبار سے دیکھا جائے تو عوام کے زیر استعمال جگہوں میں حضوری باغ ایک ایسی جگہ ہے کہ جس نے تبدیل ہوتے ہوئے حکمرانوں کے ساتھ اپنے کئی روپ دیکھے۔ اورنگ زیب عالمگیر کے عہد میں قلعے کی غربی جانب عالمگیری دروازہ نکالا گیا اور اس کے سامنے، بالکل سامنے بادشاہی مسجد بنائی۔ بادشاہی مسجد اور عالمگیری گیٹ اور روشنائی دروازہ کے درمیان موجود قطعہ اراضی کو حضوری باغ کہتے ہیں۔ حضوری باغ نام کی وجہ تسمیہ تو ہمیں معلوم نہیں، البتہ اس بات کا علم ہے کہ سکھوں کے عہد میں یہ قطعہ اراضی نہایت اہمیت کا حامل رہا۔ ان برسوں میں یہاں عوامی مشاعرے بھی ہوا کرتے تھے جہاں عوامی شعرا اپنا پنجابی کلام پیش کرتے جس میں مقامی کلچر اور رہتل کا ذکر ہوتا۔ اسی قطعہ اراضی کی شمالی اور جنوبی جانب دو دروازے ہیں، ایک لحاظ سے دونوں کو ہی روشنائی دروازہ کہا جاتا ہے۔ اگر چہ

اصل اور قدیمی روشنائی دروازہ تو حضوری باغ کی شمالی جانب ہے کہ جس سے ملحقہ رنجیت سنگھ کی مڑھی ہے مگر جنوبی جانب والا دروازہ کہ جو شہر قدیم کے اندر کھلتا ہے، وہ بھی روشنائی دروازے کے نام سے مشہور ہو چکا ہے۔ اب ہونا تو یہ چاہئے تھا کہ اس قطعہ اراضی کو روشنائی باغ کہا جانا چاہئے تھا مگر قرین قیاس ہے کہ سکھوں کے عہد میں یہاں امرا اور عوام رنجیت سنگھ کے دربار میں حضوری کے لئے اکٹھے ہوتے ہوں گے، اس لئے اسے حضوری باغ کہا جانے لگا۔ یہاں رنجیت سنگھ کے عہد کی وہ تین منزلہ بارہ دری بھی ہے کہ جس کی بالائی منزل منہدم ہو چکی ہے اور اب اس کا وجود صرف پرانی تصاویر میں ہی موجود ہے۔

بادشاہی مسجد کی شمالی جانب کہ جہاں اب مینار پاکستان اور منٹو پارک ہے، وہاں سے کبھی دریائے راوی گزرتا تھا۔ اورنگزیب عالمگیر نے جب بند عالمگیری بنایا کہ جہاں اب بند روڈ ہے، دریا نے اپنا رخ بدل لیا اور یہاں سے دور چلا گیا۔ اس وسیع احاطے کو سیاسی و مذہبی اجتماعوں کے لئے استعمال کیا جانے لگا۔ یہاں عمران خان اور طاہر القادری کے جلسوں سے پہلے وزیر اعلیٰ پنجاب نے وفاقی حکومت کے خلاف احتجاجی کیمپ بھی لگائے رکھا۔ اور اب یہاں سگنل فری فلائی اوور کی تعمیر نے اس کھلے احاطے کا تشخص بالکل بدل کر رکھ دیا ہے۔ ایک جھیل کہ جو یہاں بڈھا راوی کہلاتی تھی کہ راوی دریا کی آخری نشانی تھی، اسے ختم کر کے وہاں اس سگنل فری فلائی اوور سے ایک کشادہ سڑک بادامی باغ جانے کے لیے تعمیر کر دی ہے۔ وہ سڑک کہ جو قلعہ اور بادشاہی مسجد کے ساتھ سے گزرتی ہوئی آزادی چوک اور بادامی باغ کو باہم ملاتی تھی، اسے ختم کر کے منٹو پارک میں شامل کر دیا ہے۔ حکمران یہ سمجھتے ہیں کہ ہم نے شمالی جانب سے جگہ لے کر اگر سڑک تعمیر کی تھی تو یہ سڑک ختم کر کے اس قطعہ اراضی میں شامل کر دی ہے۔ مزید یہ کہ اگر بڈھا راوی والی جھیل ختم کر دی گئی تو یہاں ایک اور جھیل تعمیر کر دی ہے، گویا حساب برابر۔ ایک جانب سے اگر تاریخ کے آثار ختم کئے ہیں تو دوسری جانب نئی تاریخ ترتیب بھی دی ہے۔

مال روڈ کا آغاز انارکلی چوک سے ہوتا تھا اور چیرنگ کراس سے نہر تک مال روڈ ہی کہلاتی تھی۔ نہر سے آگے کا حصہ لوئر مال روڈ کہلایا اور انارکلی سے پوسٹ ماسٹر جنرل آفس تک کا حصہ اپر مال روڈ کہلایا۔ یہ حصہ پہلے Exhibition Road کہلاتا تھا، اس لیے کہ یہاں ٹولنٹن مارکیٹ بنائی گئی جہاں برطانوی عہد میں تیار کردہ مصنوعات کو عوام سے متعارف کروانے کے لیے رکھا جاتا تھا۔ ٹاؤن ہال کے

سامنے کوئی سڑک نہیں تھی، ناصر باغ کا احاطہ ٹاؤن ہال کا حصہ ہوتا تھا مگر جب استنبول چوک سے مال روڈ کی توسیع پوسٹ ماسٹر جنرل کے آفس تک کر دی گئی تو ناصر باغ اس سے الگ ہو گیا۔ اب سیاسی اور مذہبی جلوس ناصر باغ یا داتا دربار سے اجتماع کا آغاز کرتے ہیں، اور یہ جلوس اسمبلی ہال، چیرنگ کراس پر آ کر اختتام پذیر ہو جاتا ہے۔ سیکرٹریٹ سے جو سڑک داتا دربار کی جانب جاتی ہے وہ اپر مال کہلاتی ہے، داتا دربار پہنچ کر یہ راوی روڈ میں تبدیل ہو جاتی ہے۔ جب پنجاب یونیورسٹی کا کیمپس مال روڈ پر ہوتا تھا، طالب علم اسی سڑک پر اپنے مطالبات کے حق میں جلوس نکالتے تھے۔ سرکاری اداروں کے ملازمین بھی مال روڈ پر جلوس نکالتے رہے ہیں مگر مال روڈ کو سیاسی اور مذہبی جلسے اور جلوسوں کے لئے استعمال کرنے والا کام حالیہ برسوں میں ہوا ہے۔ کوئی دن ایسا نہیں کہ جب چیرنگ کراس پر دھرنا یا مال روڈ پر جلوس نہ نکلتا ہو، کبھی یہ ٹھنڈی سڑک بھی کہلاتی تھی مگر اب اس پر سایہ دار درخت برائے نام رہ گئے ہیں۔ بہت سے درخت اس کی کشادگی میں کام آ گئے، جو باقی بچے ہیں، وہ گاڑیوں کے دھوئیں، گرمی اور آلودگی کے سبب اپنا سبزہ اور تازگی کھوتے جا رہے ہیں۔ ہر دوسرے روز چیرنگ کراس پر اسٹیج لگتا ہے، مظاہرین اپنے مطالبات کے حق میں حکومت کے خلاف احتجاج کرتے ہیں اور پھر منتشر ہو جاتے ہیں۔ پولیس اور مظاہرین میں یہاں آنکھ مچولی بھی ہو جاتی ہے۔ مال روڈ کے کاروباری حضرات نے مال روڈ پر جلسے جلوس نکالنے پر ہائی کورٹ سے احکامات حاصل کر رکھے ہیں، مگر جلسہ کرنے والے توہین عدالت کے مرتکب ہوتے رہتے ہیں مگر جلسے جلوس سے باز نہیں آتے۔ جب مال روڈ پر جلسہ یا جلوس ہو، پورے علاقے کی ٹرانسپورٹ ثانوی سڑکوں پر ٹریفک لوڈ کو بڑھا دیتی ہے۔ عوام اپنے احتجاجی جلسوں میں حکمرانوں کو تو متوجہ کر نہیں پاتے البتہ سارا دن عوام سے کوسنے سنتے رہتے ہیں۔ جمہوریت جلسے جلوسوں تک محدود ہو کر رہ گئی ہے۔

(روزنامہ نئی بات، ۲۹ مئی ۲۰۱۶ء)

سول سوسائٹی اور آثار کی حفاظت

لاہور کا منظر نامہ بدل رہا ہے۔ شہروں کے منظر نامے بدلتے رہتے ہیں، یہ کوئی ایسی انہونی بات نہیں مگر اس بار سول سوسائٹی کچھ زیادہ ہی سرگرم نظر آ رہی ہے۔ ایسی بات نہیں کہ یہ پہلی مرتبہ ہوا ہے۔ اس سے پہلے بھی سول سوسائٹی شہر کے مسائل کی جانب توجہ مرکوز کرواتی رہتی ہے۔ یہ پرویز الٰہی کی وزارت عظمیٰ کا دور تھا۔ کینال روڈ کی کشادگی کا پراجیکٹ چل رہا تھا۔ میاں عامر بلدیہ عظمیٰ لاہور کے چیئرمین تھے اور ان کے مدمقابل لاہور بچاؤ تحریک کی روحِ رواں عمرانہ ٹوانہ، جو خود بھی آرکیٹیکٹ ہیں، اپنے ساتھ کامل خان ممتاز، اعجاز انور اور دوسرے بے شمار ماہرین فن تعمیرات کے ساتھ پیش پیش تھیں۔ سول سوسائٹی کے ارکان کا مطالبہ تھا کہ کینال روڈ کی کشادگی ٹریفک مسائل کا واحد حل نہیں ہے۔ اس کے علاوہ بھی کئی اور امکانات ہیں مگر اس وقت کی حکومت اور اس کے نمائندگان کوئی بات سننے کے لئے تیار ہی نہیں تھے۔ اس وقت اس بات پر زور دیا جا رہا تھا کہ اگر ملتان روڈ کی کشادگی ہو جائے تو کینال روڈ پر ٹریفک لوڈ کم ہو جائے گا۔ لاہور بچاؤ تحریک سے قبل سول سوسائٹی نے ہائی کورٹ کی مرکزی عمارت کے غربی بازو کے انہدام پر بھی شور و غوغا کیا تھا مگر اس وقت نیشنل کالج آف آرٹس اور انجینیرنگ یونیورسٹی کے شعبہ فن تعمیر کے طلبا اور اساتذہ شامل تھے۔ یہ پرویز مشرف کا دور تھا، اس وقت چیف جسٹس آف پاکستان کی تنزلی نہیں ہوئی تھی۔ جب رجسٹرار ہائی کورٹ کے خلاف سول سوسائٹی نے سپریم کورٹ میں پٹیشن دائر کی تو ایک سو بیس سالہ ہائی کورٹ کی پرانی عمارت کو منہدم کرنے سے روک دیا گیا تھا مگر تب تک عمارت کا بیشتر حصہ گرایا جا چکا تھا، اس لئے طے پایا کہ اس حصے کی تعمیر نو پرانے اندازِ تعمیر اور سامان تعمیرات کے ساتھ کر دی جائے۔ ہائی کورٹ کی مرکزی عمارت کے غربی حصے کی تعمیر نو بھی کر دی گئی اور کینال روڈ کی توسیع کے لئے زمینی حقائق کو مدنظر رکھتے ہوئے سپریم کورٹ نے فیصلہ دیا تھا کہ جتنے درخت کاٹے جائیں اس سے دس گنا زیادہ درخت لگائے جائیں

اس بات پر کس حد تک عمل درآمد ہوا، اس کے بارے میں میڈیا یا سول سوسائٹی نے کبھی حقائق پیش نہیں کئے البتہ کینال روڈ ڈاکٹرز ہاسپٹل تک کشادہ کردی گئی۔

شالامار باغ کے بیرونی جانب جب سڑک کی تعمیر کی گئی تو وہاں پر باغ کے فواروں کو مہیا کئے جانے والے پانی کا جو بھی نظام تھا، وہ برباد ہو گیا، اس کے آثار صفحہ ہستی سے مٹ گئے مگر کسی نے اس بات کا خیال نہیں کیا۔ دن اور رات چوبیس گھنٹے اس سڑک سے ٹریفک گزرتی رہتی ہے، اس سے شالامار باغ کی دیواروں کو کوئی خطرات لاحق ہیں یا نہیں، اس کے بارے میں بھی کبھی تحقیق نہیں کی گئی، مگر اب جب چالیس فٹ اونچی اورنج لائن میٹرو ٹرین کے لئے کھدائی کی جا رہی ہے تو سول سوسائٹی کی احتجاجی تحریک نے زور پکڑ لیا ہے، اور عدالت کی مدد سے ان مقامات پر تعمیر رکوانے کے لئے حکم امتناہی بھی ہائی کورٹ سے حاصل کیا گیا ہے۔ وزیر اعلیٰ پنجاب کا استدلال اپنی جگہ درست ہے کہ جب شالامار باغ کے چاروں جانب اس کی دیواروں سے متصل تعمیرات ہو رہی تھیں، تب سول سوسائٹی کہاں تھی، جب شالامار باغ کے سامنے سے دن اور رات میں لاکھوں گاڑیاں گزرتی ہیں، اس سے کیا ان آثار کو کئی نقصان نہیں پہنچتا، اس کے خلاف سول سوسائٹی آواز کیوں نہیں اٹھا رہی؟ یہ استدلال اگر تو حکومت کے ایوانوں کے بجائے اس کی حمایت کرنے والوں کی جانب سے پیش کیا جاتا تب تو درست تھا۔ حکومتی ایوان سے اس استدلال کا آنا کسی طور بھی باعث ستائش نہیں ہے۔ اس کی ایک وجہ تو یہ ہے کہ اگر پہلے غلط کام ہوا ہے تو اس کا ہرگز یہ مطلب نہیں کہ اس بات کو دلیل بنا کر ایک اور غلطی کر دی جائے۔ حکومت کا تو یہ کام ہوتا ہے کہ اگر کہیں ایسی غلطی ہوئی ہے تو اسے درست کیا جائے۔ اگر شالامار باغ کے تین اطراف تجاوزات ہیں تو یہ حکومتی ذمہ داری ہے کہ ان تجاوزات کو ختم کیا جائے اور 1985 کے محفوظ آثار کے تحفظ کے بارے آرڈیننس کے مطابق دو سو فٹ کے اندر کسی قسم کی تجاوزات سے پرہیز کیا جائے۔ بادشاہی مسجد کے ساتھ دو چار سال پہلے بننے والی فوڈ سٹریٹ کی عمارات کی بلندی بادشاہی مسجد کے میناروں کو پہنچتی ہے۔ بادشاہی مسجد کے صحن میں کھڑے ہو کر اگر دیکھیں تو یہ بدصورت عمارات جنوبی جانب کے منظر نامہ کو خراب کرتی ہیں۔ اس وقت کی حکومت کو چاہئے کہ وہ مسجد وزیر خان، مسجد مریم زمانی، بادشاہی مسجد کے ساتھ ساتھ شہر میں بچ جانے والے محفوظ آثار کے اردگرد کسی قسم کے تجاوزات کی اجازت نہ دے۔ ایک جانب تو لاہور والڈ سٹی اتھارٹی بنائی جا رہی ہے کہ پرانے شہر اور اس کے آثار کو بچایا جائے اور اس کے لئے ورلڈ بینک سے کروڑوں کے قرضے لئے گئے ہیں اور

دوسری جانب موجودہ حکومت خود ایسے قوانین پر عمل درآمد کرنے کے بجائے اسے محض سیاسی مسئلہ قرار دے کر اپنا دفاع کر رہی ہے۔

شہر میں جدید سہولیات کی فراہمی کو یقینی بنانا حکومت کی ذمہ داری اور شہریوں کا حق ہے مگر اس کے ساتھ ساتھ ترجیحات کا تعین بھی ہونا چاہئے کہ کیا کام کرنے اور کیا کام نہیں کرنے ہیں۔ اس وقت سڑکوں پر جو لوگ احتجاج کرتے ہوئے دکھائی دیتے ہیں ان کا مسئلہ آثار کی حفاظت ہرگز نہیں ہے۔ یہ تو وہ لوگ ہیں جو اس موقع پر اپنی جائدادوں کی زیادہ سے زیادہ قیمت حکومت سے وصول کرنے پر یقین رکھتے ہیں۔ ان کا مطالبہ بھی یہی ہے کہ انہیں بغیر کسی ثبوت کے ان کی زمین اور مکان کی تعمیر کی قیمت دے دی جائے۔ اب یہ ورلڈ بینک کی Resettlement Policy ہے کہ نہ صرف مارکیٹ ریٹ سے زیادہ زمین کی قیمت دی جائے بلکہ تعمیر اور ملبے کی قیمت بھی مکینوں کو ادا کی جائے۔ اگر یہ تجارتی جائداد ہے تو اس دوران کاروبار میں جتنا حرج ہو، اس کی ادائیگی بھی کی جائے، نیا کاروبار سیٹ ہونے تک، یا نئی عمارت تعمیر کرنے تک اگر متاثرین کرائے کے مکانوں میں رہتے ہیں تو ان کو اتنے عرصہ کے لئے کرایہ کی مد میں بھی ادائیگی کی جائے۔ ورلڈ بینک جب ترقی پذیر ملکوں کو قرضہ دیتا ہے تو ایسی پالیسی اس لئے بنائی جاتی ہے کہ اس سے متاثرین ناراض نہ ہوں اور ان کی نظروں میں ورلڈ بینک کا امیج خراب نہ ہو۔ کمال حیرت ہے کہ قرضہ دینا ہے تو اس کو خرچ کرنے کے طریقہ کار تک کا فیصلہ ورلڈ بینک ہی کرتا ہے۔

اس وقت حکومت پنجاب کے ایوانوں سے جو اس طرح کی باتیں سننے میں آ رہی ہیں کہ جب وہ اپنا دفاع کرتے ہیں تو وہ دراصل ورلڈ بینک کی پالیسی کو خود پر نافذ کر رہے ہوتے ہیں اگرچہ اورنج لائن میٹرو ٹرین کے منصوبے کا ورلڈ بینک یا اس کے قرضے کے ساتھ کوئی تعلق نہیں ہے۔ منصوبہ بندی کرنے والوں نے گجومتہ اور شاہدرہ تک میٹرو بس چلا کر فیروز پور روڈ پر چلنے والی ٹریفک کو جتنی سہولت فراہم کی ہے اس کا عملی مظاہرہ دن اور رات میں مسلسل دیکھا جا سکتا ہے۔ اورنج لائن میٹرو ٹرین چلا کر شہر کی ٹریفک کا کامیاب حل مل سکے گا یا نہیں، اس کا جواب میٹرو بس کے منصوبے کی تکمیل میں واضح ہے تو پھر سوال یہ پیدا ہوتا ہے کہ آخر یہ سب کیوں اور کس کی خاطر کیا جا رہا ہے؟

(نئی بات، ۸ فروری ۲۰۱۶ء)

ڈینگی تیرا شکریہ

ڈینگی سے قبل ہماری واقفیت ملیریا کا سبب بننے والے اس مچھر سے تھی جو اپنے جسم میں جرثومہ لے کر کانوں کے قریب مترنم آواز میں اپنی آمد کی اطلاع کرتا۔ گذشتہ صدی میں جب تک دوا دریافت نہیں ہوئی تھی، ملیریا نے دنوں میں بستیوں کی بستیاں اجاڑ دیں۔ بیماری کی وجہ کا پتہ ہی نہ چلتا تھا۔ یہ مرض وباء کی طرح پھوٹتا اور انسانوں پر یوں حملہ آور ہوتا جیسے ازمنہ قدیم میں پرانی تہذیبیں اور بستیاں بیرونی حملہ آوروں کے ہاتھوں تباہ ہو جاتی تھیں۔ پہلے تیز بخار چڑھتا، پسینہ آنے کے بعد جسم ٹھنڈا اور پرسکون ہو جاتا، مریض سمجھتا اب بالکل ٹھیک ہو گیا ہے مگر اگلے آٹھ گھنٹے کے بعد بخار کی شدت میں اور بھی اضافہ ہو جاتا۔ نیا جرثومہ ہونے کے سبب انسانی جسم میں خودکار نظام کے تحت کوئی مدافعت موجود نہ تھی۔ کئی برسوں اور لاکھوں انسانی جانوں کے ضیاع کے بعد معلوم ہوا کہ جہاں پانی کے جوہڑ موجود ہوتے ہیں وہاں یہ مرض وبائی صورت میں پھیلتا ہے اور خاص موسموں میں اس کی افزائش ہوتی ہے۔ الحمدللہ انسان نے ملیریا کیلئے کونین دریافت کر کے مستقل طور پر اس سے چھٹکارا حاصل کر لیا اور اب شاذو نادر ہی کوئی موت اس وجہ سے ہوتی ہے۔

دو برس پہلے ڈینگی بخار نے لاہور میں بھی ایسی ہنگامی صورتحال پیدا کر دی تھی کہ کسی گھرانے میں کوئی فرد شاید ہی اس سے محفوظ رہا ہو۔ ہسپتالوں میں بستروں کی گنجائش نہ تھی۔ خون ٹیسٹ کرنے والی لیبارٹریوں کے باہر مریضوں کی قطاریں لگی ہوتی تھیں۔ لوگ بغیر باپ یا بھائی کے ہی ان قطاروں میں آن کھڑے ہوتے۔ ڈاکٹر صاحبان نے بعد میں بتایا کہ لاہور میں مچھر کی کم و بیش 116 اقسام ہیں جن میں سے صرف چار ایسی ہیں جو ڈینگی بخار کا سبب بنتی ہیں اور ان میں بھی ایک مادہ مچھر ایسی ہوتی ہے کہ جس کے کاٹنے سے یقینی بخار ہو جاتا ہے اور مریض کی حالت نازک ہو جاتی ہے، قے آنے لگتی ہے مگر یہ بات بہت حیران کن تھی کہ ڈینگی پھیلانے والا مچھر صرف صبح اور شام کے مخصوص اوقات میں ہی

خون چوسنے کیلئے متحرک ہوتا ہے اور یہ صرف صاف پانی میں ہی پرورش پاتا ہے۔ جہاں کاٹھ کباڑ پڑا ہو، روشنی کم ہو، ایسی جگہیں اس کیلئے پسندیدہ رہائشی مقامات ہیں اور پھر ٹائر کی دوکانوں اور ورکشاپس کی تو سمجھیں قسمت بدقسمتی میں بدل گئی جب یہ کہا گیا کہ ڈینگی کا سبب مچھر ٹائروں کی درآمد کے وقت ان میں بیٹھ کر لاہور پہنچا ہے۔

ڈینگی کی اس پھوٹنے والی وباء نے پنجاب حکومت خصوصاً شہباز شریف کو اپنی خوابیدہ صلاحتیں اجاگر کرنے کا ایک بھرپور موقع فراہم کیا۔ ان دنوں جب لوگ ڈینگی کے بخار کے سبب موت کے منہ میں جارہے تھے، اس مردِ آہن نے اپنا رات دن ایک کردیا۔ بنیادی طریقہ کار یہ اختیار کیا گیا کہ ڈینگی پھیلانے والے مچھر کو لاروا کی شکل میں ہی ختم کردو، اس لئے کہ جب اس کو پر لگ جاتے ہیں تو یہ اُڑ کر گھروں میں محفوظ پناہ گاہوں میں پہنچ جاتا ہے، تب اس کو ختم کرنے کیلئے سپرے بھی ناکافی ہوتا ہے۔ ان دنوں شہر بھر میں جدھر نظر پڑے، گھر، دفتر، سڑک کنارے یا ٹیلی ویژن کے اشتہارات، ہر طرف ڈینگی مچھر کے کلوزاپ دیکھنے والوں کو خوف و ہراس میں مبتلا کیے ہوئے تھے۔

پہلے پہل لاروا (Larva) ختم کرنے کیلئے کھڑے پانی میں ادویات کا استعمال کیا گیا۔ پھر یہ تحریک چلائی گئی کہ پانی کھڑا ہی نہ ہونے دیا جائے۔ بس اتنی سی بات نے شہر بھر میں سالوں کے کھڑے آلودہ پانی کے تالابوں کو دیکھتے ہی دیکھتے خشک کردیا گیا۔ پانی کے پھٹے ہوئے پائپ مرمت کردیئے گئے۔ عوامی مقامات پر لگی ٹونٹیاں ٹپکنا بند ہوگئیں، گھروں کے فرش دھو کر فالتو پانی باہر سڑک پر پھینکنے کی عادت ترک ہوگئی۔ سیور پائپ مرمت کیے گئے، مین ہول پر ڈھکنے لگائے گئے۔ گلیوں، محلوں میں جمع شدہ کوڑہ کرکٹ کو اٹھانے اور صفائی کی بحالی کیلئے ضلعی انتظامیہ اور متعلقہ محکمے متحرک ہو گئے بلکہ معاملے کی سنگینی کا اندازہ کرتے ہوئے سالڈ ویسٹ مینجمنٹ کا ایک مکمل محکمہ وجود میں آ گیا۔ ترکی کے ساتھ معاہدہ ہوا تو گلیوں سڑکوں پر ڈسٹ بن نظر آنے لگے۔ ان ڈسٹ بن کو خالی کرنے والے ٹرک درآمد کر لئے گئے۔ یونیفارم پہنے ہوئے عملے کے افراد اپنے فرائض تن دہی سے سرانجام دینے میں مشغول ہوگئے۔ گویا شہر کا منظرنامہ ہی بدل گیا۔ پہلی بار احساس ہوا کوئی اس شہر کا اور اس میں بسنے والوں کا دردمند بھی ہے۔

چیف سیکرٹری کی ہدایت پر سرکاری و نیم سرکاری دفاتر میں سالہا سال کا گل سڑ جانے والا ریکارڈ نیلام کردیا گیا یا اٹھوا کر پھینکوا دیا گیا۔ محکموں میں سٹور اور ریکارڈ روم کی شکل بدل گئی۔ ایک سلیقہ اور

قرینہ آ گیا کہ جہاں محکمہ کے سربراہان ذاتی طور پر معائنہ کرنے کیلئے جانے لگے۔ ٹوٹی کرسیاں، گلے سڑے کاغذات کے انبار، بے کار فائلیں غرض سب کچھ دفتروں سے غائب ہو گیا۔ سالوں کی کھڑی گل سڑ جانے والی گاڑیاں نیلام کر کے صفائی کر دی گئی۔ مسجدوں اور مزاروں کی صفائی کیلئے خصوصی ٹیمیں تشکیل دی گئیں۔ مساجد میں ڈینگی کے انسداد کیلئے لوگوں میں شعور و آگاہی کی بیداری کیلئے خصوصی خطبے دیئے گئے۔ شہر کے قبرستانوں کے معائنے کر کے فالتو پانی اور ڈینگی لاروے کی افزائش کے خاتمے کیلئے عملی اقدامات کیے گئے۔ گویا زندہ انسانوں کے رہائشی علاقوں کے علاوہ مر جانے والے لوگوں کے ٹھکانوں پر بھی عملہ صفائی موثر طریقے سے اپنے فرائض سرانجام دیتا ہوا نظر آنے لگا۔ اس صفائی کی مہم کیلئے بڑی سڑکوں پر آویزاں فلیکس، سٹمر اور بینرز نے اس کاروبار سے متعلق لوگوں کیلئے روزی کے ذرائع کو فراخ کر دیا۔ ہسپتالوں کی خصوصی صفائی نے انہیں فی الواقع صحت کے مراکز بنا دیا۔ یہ سب کچھ صرف ایک ڈینگی مچھر کے خلاف متحد ہو کر چلائی جانے والی مہم کے سبب ہوا۔ اسی لئے ہم ڈینگی کے شکر گزار ہیں۔

(جہان پاکستان، ۷ اگست ۲۰۱۳ء)

ڈاکٹر غافر شہزاد کا تخلیقی سفر

1) تصویریں سانس لیتی ہیں۔(افسانے)1990،(پاکستان بکس اینڈ لٹریری ساؤنڈز، لاہور)
2) چراغ آنکھوں میں (شاعری)1991،(پاکستان بکس اینڈ لٹریری ساؤنڈز، لاہور)
3) خوابوں کی گرہ میں پڑی لڑکی (افسانے)1995،(گورا پبلشرز، لاہور)
4) لوک شاہی (ناولٹ)1998،(اوراک پبلی کیشنز، لاہور)
5) مضامینِ نو (تنقید)2003،(اوراک پبلی کیشنز، لاہور)
6) ندیم کے افسانوی کردار (تنقید)1997،(اوراک پبلی کیشنز، لاہور)
7) چشمِ سیاہ (شاعری)2001،(اوراک پبلی کیشنز، لاہور)
8) شہرِ ناتمام (افسانے)2001،(اوراک پبلی کیشنز، لاہور)
9) لاہور کے مینار (تحقیق)2001،(اوراک پبلی کیشنز، لاہور)
10) لاہور۔گھر گلیاں دروازے (تحقیق)2002،(اوراک پبلی کیشنز، لاہور)
11) داتا دربار کمپلیکس۔تعمیر سے تکمیل تک (تحقیق) 2004،(اوراک پبلی کیشنز، لاہور)
12) شیکسپئر کے دیس میں (سفرنامہ)2006،(فکشن ہاؤس، لاہور)
13) پنجاب میں خانقاہی کلچر (تحقیق)2007،(فکشن ہاؤس، لاہور)
14) تعمیر و توسیع خانقاہ بابا فریدؒ (تحقیق)2009،(سنگِ میل پبلی کیشنز لاہور)
15) مساجد لاہور تعمیر و جمالیات (تحقیق)2009،(سنگِ میل پبلی کیشنز لاہور)
16) پنجاب میں صوفی درگاہیں۔کمال سے زوال تک (تحقیق)2014،(فکشن ہاؤس، لاہور)
17) From Sufi Thinking to Sufi Shrine 2014،(سنگِ میل پبلی کیشنز لاہور)
18) لاہور کا ادبی منظر نامہ (حصہ اول و دوم)2014،(الفیصل پبلشرز، لاہور)
19) لاہور۔نئی صدی، نیا شہر (تحقیق)2015،(فکشن ہاؤس، لاہور)
20) منتخب تحریریں (حلقہ اربابِ ذوق لاہور)2015،(الفیصل پبلشرز، لاہور)
21) کارساز (افسانے) 2016،(سنگِ میل پبلی کیشنز لاہور)
22) لاہور کل آج اور کل 2016،(فکشن ہاؤس لاہور)

ڈاکٹر غافر شہزاد کا تخلیقی سفر
1) تصویریں سانس لیتی ہیں۔ (افسانے)1990ء (پاکستان بکس اینڈ لٹریری ساؤنڈز، لاہور)
2) چراغ آنکھوں میں (شاعری)1991ء (پاکستان بکس اینڈ لٹریری ساؤنڈز، لاہور)
3) خواہشوں کی گرہ میں پڑی لڑکی (افسانے)1995ء (گورا پبلشرز، لاہور)
4) لوک شاہی (ناولٹ)1998ء (ادراک پبلی کیشنز، لاہور)
5) مضامین نو (تنقید)2003ء (ادراک پبلی کیشنز، لاہور)
6) ندیم کے افسانوی کردار (تنقید)1997ء (ادراک پبلی کیشنز، لاہور)
7) چشم سیاہ (شاعری)2001ء (ادراک پبلی کیشنز، لاہور)
8) عمر ناتمام (افسانے)2001ء (ادراک پبلی کیشنز، لاہور)
9) لاہور کے مینار (تحقیق)2001ء (ادراک پبلی کیشنز، لاہور)
10) لاہور۔ گھر گلیاں دروازے (تحقیق)2002ء (ادراک پبلی کیشنز، لاہور)
11) داتا دربار کمپلیکس۔ تعمیر سے تکمیل تک (تحقیق) 2004ء (ادراک پبلی کیشنز، لاہور)
12) کشمیر کے دیس میں (سفرنامہ)2006ء (فکشن ہاؤس، لاہور)
13) پنجاب میں خانقاہی کلچر (تحقیق)2007ء (فکشن ہاؤس، لاہور)
14) تعمیر و توسیع خانقاہ بابا فرید (تحقیق)2009ء (سنگ میل پبلی کیشنز لاہور)
15) مساجد لاہور تعمیر و جمالیات (تحقیق)2009ء (سنگ میل پبلی کیشنز لاہور)
16) پنجاب میں صوفی درگاہیں۔ کمال سے زوال تک (تحقیق)2014ء (فکشن ہاؤس، لاہور)
17) From Sufi Thinking to Sufi Shrine 2014ء (سنگ میل پبلی کیشنز لاہور)
18) لاہور کا ادبی منظرنامہ (حصہ اول و دوم)2014ء (الفیصل پبلشرز، لاہور)
19) لاہور۔ نئی صدی، نیا شہر (تحقیق)2015ء (فکشن ہاؤس، لاہور)
20) منتخب تحریریں (حلقہ ارباب ذوق لاہور)2015ء (الفیصل پبلشرز، لاہور)
21) کارساز (افسانے) 2016ء (سنگ میل پبلی کیشنز لاہور)
22) لاہور کل آج اور کل 2016ء (فکشن ہاؤس لاہور)
فکشن ہاؤس
لاہور • حیدر آباد • کراچی •
Facebook: Fiction house Publishers